



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 185]  
No. 185]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 23, 2010/श्रावण 1, 1932

NEW DELHI, FRIDAY, JULY 23, 2010/SHRAVANA 1, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 20 जुलाई, 2010

फा. सं. टीएमपी/26/2007-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण पत्तन पर सामान्य/बल्क कारों के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रदत्त मोबाइल हार्डर क्रेन के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास से प्राप्त को एतद्वारा निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/26/2007-एनएमपीटी

न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास

आदेश

आदेश

(जून, 2010 के 16वें दिन घारेह रिक्या दिन)

यह प्रकरण न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में संबंधित एनएमपीटी पत्तन के लिए पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रदत्त मोबाइल हार्डर क्रेन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण वह उदारतें से प्राप्त प्रस्ताव से सहीपूर्ण है।

2. एनएमपीटी ने, एनएमपीटी में एक रबड़ टायर युक्त मोबाइल हार्बर क्रेन (एमएचसी) उपलब्ध कराने और उसके प्रचालन के लिए 3 अक्टूबर 2006 को एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड (एबीजीएचआईएल) के साथ कथित रूप से एक लाइसेंस एग्रीमेंट (एलए) पर हस्ताक्षर किए हैं। लाइसेंस एग्रीमेंट के मुख्य बिंदु निम्नानुसार हैं :-

- (i) एनएमपीटी ने, कार्गो लादने / उतारने हेतु किराया आधार पर, एक टायर चढ़ी मोबाइल हार्बर क्रेन उपलब्ध करवाने और उसके प्रचालन के लिए एबीजी एचआईएल के लिए एक लाइसेंस जारी किया है।
- (ii) लाइसेंस धारी द्वारा बैंक गारंटी के रूप में रु. 50 लाख की जमानत राशि का भुगतान किया जाना है।
- (iii) लाइसेंस, स्वीकृति पत्र जारी होने की तिथि से अर्थात् 4 सितंबर 2006 से भारत वर्ष की अवधि अर्थात् 3 सितंबर 2011 तक के लिए है।
- (iv) लाइसेंस धारी द्वारा, 5% (चक्रवृद्धि) वार्षिक वृद्धि के अधीन रु. 1.06 करोड़ के वार्षिक शुल्क का भुगतान किया जाना है।

3.1 इसके पहले, एबीजीएचआईएल ने अपने पत्र सं. एबीजी / पी 189 / 0043 / 07 दिनांक 10 जनवरी 2007 के माध्यम से, मोबाइल हार्बर क्रेन की सहायता से सामान्य कार्गो / बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

3.2 एनएमपीटी और एबीजी एचआईएल के बीच हस्ताक्षरित लाइसेंस एग्रीमेंट से यह स्पष्ट नहीं था कि एमएचसी उपलब्ध करवाने और उसके प्रचालन के लिए प्रदत्त प्राधिकार क्या महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अन्तर्गत है। अतएव एनएमपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाया था कि एलए में एबीजी एचआईएल को बीओटी व्यवस्था के माध्यम से प्रदत्त प्राधिकार क्या महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के अन्तर्गत था।

3.3 चूंकि एबीजी एचआईएल के साथ महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(3) के सहृद प्राधिकार व्यवस्था बीओटी रियायत व्यवस्था के माध्यम से नहीं है, जैसाकि एनएमपीटी द्वारा विनाशक 2 मार्च 2007 के अपने पत्र द्वारा स्पष्ट किया गया है, पततन को सलाह दी गई थी कि वह, सेवा प्रदाता द्वारा सम्बन्धित के लिए ज्ञेन संबंधी प्रभार निर्धारित करने के लिए, प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अनुरूप प्रस्ताव दर्खित करे।

4.1 इस पृष्ठभूमि में, एनएमपीटी ने, सामान्य / बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा अधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रदत्त मोबाइल हार्बर क्रेन के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिनांक 5 मई 2007 का प्रस्ताव दाखिल किया।

4.2 एनएमपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में रखे गए मुख्य बिन्दु सक्षेप में निम्नानुसार हैं :-

(i) (क) पत्तन के पास 10-10 भीटरिक टन क्षमता वाली तीन पोतधाट (क्वार्फ) क्रेने हैं। जैसावि पत्तन के उपकरण जोली शीर्ष होते जा रहे हैं और उसमें सामान्य कार्गो यातायात बढ़ता जा रहा है पत्तन लो ब्रपने उपकरणों के अतिरिक्त पोत के डैरिक्स (भारी क्रेन) पर निर्भर रहना पड़ता है।

(ख) अनेक पत्तन उपयोग कर्ता हैं वी ड्यूटी क्रेनों की तैनाती पर जोर दे रहे हैं ताकि वे गियर लैस पैना मैक्स पोतों को नामित कर सकें जिससे शोतों की निष्पादनता में सुधार आएगा और एनएमपीटी में प्रहस्तन की घटी लागत पर अपेक्षाकृत अधिक सामान्य / बल्क / कर्टेनर आकर्षित होगा। पत्तन उपयोग कर्ताओं को भी गियरलैस पोतों के नामन से महासागरीय माल भाड़े में लाभ होगा।

(ग) नव निर्भित डीप ड्राफ्ट मल्टीपर्फज बर्थ सं. 14 में क्रेन की कोई सुविधा नहीं है। इसके अलावा बर्थ सं. 1 से 7 पर, जब तक नई सुविधाएं प्रचालित नहीं हो जाती हैं, उच्च क्षमता वाली क्रेनें स्थापित करने की आवश्यकता है।

(घ) इस पृष्ठभूमि में, पत्तन ने पत्तन की बर्थ पर मोबाइल क्रेने लगाने हेतु निजी प्रचालकों को अनुमत करने का प्रस्ताव किया है।

(ङ) तदनुसार, निविदाएं आमंत्रित की गई थीं और बोली दाताओं से, पत्तन को देय लाइसेंस शुल्क प्रस्तावित करने के लिए कहा गया था।

(च) चूंकि प्रस्तावित व्यवस्था इसके गैर-वीओटी प्रकार का होने की दृष्टि से, धारा 42(3) के अन्तर्गत नहीं आती है। पत्तन ने, इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त सलाह के अनुसार संदर्भित प्रस्ताव प्रदत्त / निर्धारित प्रपत्र में दाखिल किया है। पत्तन ने यह भी कहा है कि एबीजी एचआईएल द्वारा इससे पहले दाखिल लागत ब्यौरों पर प्रचालक द्वारा विचारित मूल्य हास और नियोजित पूँजी पर प्रतिलाम के अनुमानन में संशोधन के अधीन विचार किया गया है।

(ii) (क)

यातायात

इसने 2003-04, 2004-05 और 2005-06 के वर्षों में क्रमशः 28 लाख टन, 70.4 लाख टन और 77.00 लाख टन सामान्य कार्गो प्रहस्तन किया है। एनएमपीटी ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों में एचएमसी द्वारा औसतन 11 लाख टन यातायात प्रहस्तित करने का अनुमान लगाया है। प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रोजेक्ट किए गए कार्गो की प्रमुख मर्दे लौह अयस्क, कोयला, इमारती लकड़ी के शहदीर और अन्य कार्गो हैं।

(ख)

क्षमता

यह मानते हुए कि क्रेन वर्ष में 85% उपलब्ध रहेगी और क्रेन की उपलब्धता के 60% उपयोग पर विचार करते हुए क्रेन की क्षमता 13,39,200 टन प्रतिवर्ष अनुमानित की गई है। ( $365 \times 24 \times 0.85 \times 0.60 \times 300$ )

(ग)

पूँजी लागत

एनएमपीटी ने एचएमसी की पूँजी लागत, जैसाकि एबीजी एचआईएल द्वारा प्रस्तुत की है, रु. 1804.64 लाख मानी गई है।

(घ)

प्रचालन लागत

विचाराधीन प्रस्ताव में प्रचालन लागत, जैसीकि एबीजी एचआईएल द्वारा प्रदत्त की गई है, एनएमपीटी द्वारा विचार की गई है। प्रचालन लागत का व्यौरा निम्नानुसार है:-

- (i) कर्मचारी संख्या 12 और औसत लागत रु. 2.35 लाख प्रति कर्मचारी प्रतिवर्ष मानते हुए प्रत्यक्ष श्रम लागत रु. 28.20 लाख प्रतिवर्ष अनुमानित की गई है।
- (ii) ईंधन खपत 40 लिटर प्रति धंटा अनुमानित की गई है। ईंधन लागत डीजल की दर रु. 40/- प्रति लिटर मानते हुए अनुमानित की गई है।
- (iii) मरम्मत और अनुरक्षण, मौबाइल क्रेन की लागत 3 % पर अनुमानित की गई है।
- (iv) पत्तन और प्रचालक के बीच निष्पादित एग्रीमेंट के अनुसार, एबीजीएचआईएल द्वारा पत्तन को, 5% वार्षिक वृद्धि के साथ, रु. 106 लाख वार्षिक लाइसेंस शुल्क का भुगतान करना है। तदनुसार, पत्तन ने लागत विवरणी में रु. 106 लाख वार्षिक लाइसेंस शुल्क पर विचार किया है।
- (v) पूँजी लागत, व्यापार संवर्धन और कर्मचारी कल्याण तथा प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय के 1% के रुप में, जैसाकि प्रचालक द्वारा प्रदान किया गया है, बीमा जैसे अन्य प्रभारों पर विचार किया गया है।
- (vi) एबीजीएचआईएल ने मूल्यहास पर कंपनी अधिनियम के अनुसार विचार किया था। एनएमपीटी ने (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा प्रदत्त जीवन मानदंडों के आधार पर मूल्य हास गणना को संशोधित किया है।
- (vii) क्षमता उपयोग से जुड़ी अधिकतम अनुमेय आरओसीई 15% की दर से विचार की गई है।

4.3 एनएमपीटी द्वारा दाखिल की गई लागत विवरणी निम्नलिखित स्थिति दर्शाती है :-

क्रम सं.	ब्यौरा	लाख रु पर्यों में
(i)	क्रेन की लागत	1804.64
(ii)	क्रेन की निर्धारित क्षमता (300 टन प्रतिघंटा x 4464 घंटे )	13,39,200टन
(iii)	प्रत्यक्ष श्रम लागत	28.20
(iv)	ईंधन लागत	32.64
(v)	मरम्मत और अनुरक्षण लागत	54.14
(vi)	अन्य व्यय	60.09
(vii)	पट्टा किराए	106.38
(viii)	मूल्यहास	180.46
(ix)	कुल लागत (III से VIII तक)	461.91
(x)	नियोजित पूंजी पर 15% की दर से प्रतिलाभ	270.70
(xi)	कुल लागत + प्रतिलाभ	732.61
(xii)	प्रस्तावित यातायात प्रतिवर्ष	11.00 लाख टन
(xiii)	प्रस्तावित प्रशुल्क	रु . 66.60 प्रतिटन

4.4 एनएमपीटी ने सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई मोबाइल हार्बर क्रेन के लिए रु . 66.60 प्रतिटन की दर पर, तदनुसार प्रशुल्क प्रस्तावित किया है ।

5.1 विचाराधीन प्रस्ताव दाखिल करने से पहले, एनएमपीटी ने दिनांक 26 मार्च 2007 के अपने पत्र के माध्यम से इस प्राधिकरण से हार्बर क्रेन किराए पर लेने के लिए, अन्तर्रिम अवधि के लिए तदर्थ-दर को अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया था । इस संबंध में पत्तन ने विचाराधीन विषय में पत्तन उपयोगकर्ताओं के साथ एनएमपीटी परिसर में 20 मार्च 2007 को बुलाई गई बैठक के कार्यवृत की एक प्रति भी प्रस्तुत की थी । बैठक के कार्यवृत ने पुष्टि की कि पत्तन उपयोग कर्ताओं / स्टीवेडरों ने एबीजीएचआईएल द्वारा प्रचालित मोबाइल क्रेन के लिए अनन्तिम रुप से रु . 64/- प्रति मीट्रिक टन पर, विशाखापत्तनम् पत्तन में वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) के दरमान में प्रदत्त दरों की बराबरी पर, किराया प्रभार लगाने पर एक मत से सहमति प्रदान कर दी है ।

5.2 धारा 2.17.1 से 2.17.3 तक अनुबंध किया गया है कि जब कभी किसी सेवा / कार्गो के लिए दरमान में कोई विशिष्ट प्रशुल्क प्रदान नहीं किया गया है, पत्तन एक उपयुक्त प्रदस्ताव प्रस्तुत कर सकता है और साथ ही साथ, जब तक अन्तिम दर को अधिसूचित किया जाता है, दर को तदर्थ आधार पर इस शर्त के साथ लगा सकता है कि प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर समान/समतुल्य सेवा / कार्गो के लिए प्रचलित अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर परिणित होनी चाहिए और यह (तदर्थ दर) पत्तन और संबंधित उपयोगकर्ताओं के बीच परसार सहमत दर होनी चाहिए । तब पत्तन ने तदर्थ दर लगान का अनुरोध करते हुए उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल नहीं किया था और इस तरह मार्गदर्शियों का अनुपालन नहीं किया गया था ।

5.3 तदनन्तर एनएमपीटी ने मई 2007 में प्रस्ताव दाखिल किया चूंकि प्रस्तावित तदर्थ दर, वैएसपीएल के दरमान में प्रदत्त दर पर आधारित थी और जैसाकि उपयोगकर्ताओं ने दर पर एकमत से सहमति व्यक्त कर दी थी, एनएमपीटी को, प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के निर्धारण तक तटीय कार्गो पर लागू रियायत के अधीन, सेवा प्रदाता द्वारा क्रेन की तैनाती के लिए अंतरिम प्रशुल्क के रूप में रु. 64/- प्रति मीट्रिक टन लगाने की अनुमति दी गई थी।

6.1 प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव को पत्तन द्वारा सूचित किए गए अतिरिक्त उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता एसोसिएशनों की सूची के साथ उनकी टिप्पणियां आमंत्रित करते हुए संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

6.2 उपयोगकर्ताओं / उपयोग कर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपूरक सूचना के रूप में एनएमपीटी को भेजा गया था। पत्तन ने कुछ उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां-प्रस्तुत की हैं।

6.3 एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमि. (एबीजीआईएल) (पूर्व में एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड) ने अपना पक्ष अलग से रखा था जिन्हें टिप्पणियों के लिए एनएमपीटी को अग्रेषित किया गया है। पत्तन ने एबीजीएचआईएल के पक्ष-बिन्दुओं पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की हैं।

7. प्रस्ताव की आरंभिक जांच के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 17 दिसंबर 2007 द्वारा एनएमपीटी से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 मार्च 2008 द्वारा, हमारे द्वारा उठायी गई प्राथमिक शंकाओं / प्रश्नों पर प्रचालक द्वारा पत्तन को भेजे गए उत्तर दिनांक 11 फरवरी 2008 का उत्तर प्रस्तुत कर दिया। उत्तर की जांच करने पर पाया गया कि उसमें कुछ अंतर रह गए हैं। उसको देखते हुए हमारे पत्र दिनांक 7 मई 2008 के द्वारा कुछ और प्रश्न उठाए गए थे। पत्तन ने दिनांक 23 जून 2008 और 24 जुलाई 2008 द्वारा, प्राधिकरण द्वारा उठाए गए परवर्ती प्रश्नों के प्रचालक द्वारा दिए गए उत्तर दिनांक 6 जून 2008 के साथ अपने उत्तर भी अग्रेषित किए गए हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण सारणी रूप में नीचे दिए गए हैं:-

क्रम सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	एनएमपीटी का उत्तर
(i)	(क) प्रचालक द्वारा वर्ष 2006-07 (प्रचालन आरंभ करने की तिथि से) वर्ष 2007-08 (नवंबर 2007 तक) मोबाइल क्रेन की सहायता से प्रहसित वास्तविक यातायात प्रस्तुत किया जाए। साथ ही, सेवा प्रदाता द्वारा संबंधित अवधि के लिए किया गया वास्तविक व्यय भी बताया जाए।	एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमिटेड (इससे पहले एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमि.) द्वारा अगस्त 2007 में प्रचालन की तिथि से नवंबर 2007 तक वास्तव में 5.15 लाख टन यातायात प्रहसित किया गया था।
	(ख) जैसाकि वित्तीय वर्ष 2007-08 बंद हो चुका है, पत्तन वास्तव में वर्ष 2007-08 में वास्तव में प्रहसित यातायात और कथित मोबाइल हार्बर क्रेन द्वारा कर्मचारी प्रहसित प्रचालन के लिए सेवा प्रदाता द्वारा किया गया व्यय और (अर्जित) आय बताए।	(i) वर्ष 2007-08 में एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमि. (इससे पहले एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमि.) की एमएचसी द्वारा प्रहसित वास्तविक यातायात 10,90,967 मीट्रिक टन है। वर्ष 2007-08 में एमएचसी के प्रचालन के लिए वहन की गई वास्तविक प्रचालन और अनुरक्षण लागत जैसी

एबीजीएचआईएल द्वारा सूचित की गई है निम्नानुसार है :-

क्रम	व्यौरा	राशि
१.	प्रत्यक्ष श्रम समेत स्थापना लागत	28.45
२.	उपकरण प्रचालन लागत	47.19
३.	बीमा	2.57
४.	लाइसेंस शुल्क	106.00
५.	पटेटोदारी किराया	1.15
६.	प्रशासन	7.99
७.	मूल्य हारा	190.85
	कुल	384.20

(ii) पत्तन ने सूचित किया कि एबीजी एचआईएल का विचार है कि वर्ष 2007-08 के दौरान वहन किए गए खर्च, प्रचालन में अनिश्चितताओं के कारण जो श्रमिक विवार और प्रचालन और अनुरक्षण कर्मचारियों के पूर्ण शक्ति के भर्ती न करने / प्रदान न करने के कारण सामने आई सामान्य प्रचालन और अनुरक्षण लागत का द्योतक नहीं हो सकता।

(ii) (क) मोबाइल क्रेन की निर्धारित क्षमता 13,392 लाख टन परिगणित करने की विस्तृत गणना-विवरण प्रस्तुत करें।  
 (ख) चूंकि पत्तन द्वारा कोई विशिष्ट उत्तर परिगणित नहीं किया गया था, प्रश्न को दोहराया गया था।

निर्धारित क्षमता का आकलन प्रत्याशित काम के घंटे 4464 घंटे प्रतिवर्ष (558 पालियां) और प्रहस्तन दर 300 मीट्रिक टन / घंटा मानकर किया गया है जो 13,392 लाख टन परिगणित होता है। इसके मुकाबले प्रचालक ने 20 प्रभावी घंटे प्रतिदिन के साथ 102 दिन पर विचार किया था।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि निर्धारित क्षमता के परिगणन के लिए प्रहस्तन दर 300 टन प्रति घंटा विचार की गई है। केन्तु, पत्तन ने पूछे गए प्रश्न के पहले भाग का विशिष्ट उत्तर नहीं दिया है।

(ग) पहले पत्र सं. एबीजी / पी 189 / 0043 / 07 दिनांक 10 जनवरी 2007 के माध्यम से एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड (एबीजीएचआईएल) द्वारा अग्रेषित मोबाइल क्रेन के क्रय आदेश की प्रति दर्शाती है कि मोबाइल क्रेन लोह अयरक, कोयला, कोक इत्यादि के लदान के लिए 15000 टन प्रतिदिन की डिस्चार्ज दर प्राप्त कर सकती है। कथित मोबाइल क्रेन की निर्धारित क्षमता के परिगणित के लिए विचार की गई डिस्चार्ज दर सूचित की जाए।

(क) प्रचालक द्वारा तैनात की गई मोबाइल क्रेन द्वारा प्रहसित किए जाने वाले यातायात का अनुमान लगान का आधार स्पष्ट किया जाए।

(क) एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमिटेड ने पत्तन में प्रहसित यातायात की मात्रा के आधार पर वर्ष 2007-08 के लिए 9.00 लाख टन यातायात प्रोजेक्ट किया था। इसकी तुलना में, क्रेन द्वारा प्रहसित वास्तविक यातायात अगस्त 2007 से नवम्बर 2007 तक कंटेनरों के 932 टीईयू के साथ-साथ 5.15 लाख टन है।

(क) प्रचालक द्वारा तैनात की गई मोबाइल क्रेन द्वारा प्रहसित किए जाने वाले यातायात का अनुमान लगान का आधार स्पष्ट किया जाए।

(ख) बाद में एक ऐसी ही दूसरी क्रेन को पत्तन द्वारा लाइसेंस दिया गया था तथा उसने प्रचालन आरंभ कर दिया है। इस वर्ष एक तीसरी क्रेन को भी लाइसेंस दिए जाने की संभावना है। इसको नजर में रखते हुए

		वर्ष 2007-08 में प्रोजेक्ट यातायात 9.00 लाख, वर्ष 2008-09 के लिए 11.00 लाख टन और वर्ष 2009-10 के लिए 13.00 लाख टन हो सकता है प्रहसित न हो पाए ।
	(ख) बताया गया है कि क्रेन ने अगस्त 2007 से नवम्बर 2007 तक चार माह की अवधि में 5.15 लाख मीट्रिक टन कार्गो प्रहसित किया है । यदि इसको पूरे वर्ष के लिए फैलाया जाए तो प्रहसित किया जाने वाला यातायात 15.45 लाख मी.टन होता था । इसके मुकाबले पत्तन ने अपने प्रस्ताव में प्रति वर्ष 11 लाख मीट्रिक टन प्रहसित करने का अनुमान लगाया है । पत्तन वर्ष 2007-08 में वास्तव में प्रहसित कार्गो के संदर्भ से यातायात प्रोजेक्शन और लागत गणना की समीक्षा और संशोधन करे ।	एबीजीएचआईएल ने पिछले रु ज्ञानों पर निर्भर करते हुए वर्ष 2007-08 के लिए 9 लाख टन प्रहसित करना प्रोजेक्ट किया था । किन्तु पत्तन ने एमएचसी द्वारा 11.00 लाख मी.ट. प्रहसित करने का अनुमान किया था जिसकी तुलना में वास्तविक प्रहसित यातायात 10.91 लाख मी.ट. था ।
	(ग) सेवा प्रदाता द्वारा प्रस्तुत उत्तर से यह समझ आता है कि एनएमपीटी ने पत्तन में ऐसी ही एक और क्रेन के प्रचालन को लाइसेंस दे दिया है । इसको ध्यान में रखते हुए प्रचालक ने प्रस्तुत किया है कि प्रस्ताव में अनुमानित यातायात हो सकता है, प्रहसित न हो पाए । आप क्या कहते हैं ?	यातायात के रु ज्ञान में वृद्धि को देखते हुए, सामान्य कार्गो के संबंध में पोतों की तीव्रतर वापसी सुनिश्चित करने के लिए पत्तन ने दूसरी क्रेन की इच्छा व्यक्त की है । इसको देखते हुए एबीजीए ईएल का यह मानना कि प्रोजैक्टेड कार्गो में कमी की संभावना है, तब तक सही नहीं हो सकता, जब तक कि अभिकल्पित यातायात के प्रवाह में धा की कोई संभावना न हो ।
(iv)	प्रस्ताव के साथ संलग्न संलग्नक-II दर्शाता है कि एबीजीएचआईएल द्वारा प्रचालित मोबाइल हार्बल क्रेन द्वारा वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक औसतन 11 मिलियन टन यातायात प्रहसित करने की अपेक्षा की जाती है । जबकि प्रस्ताव के साथ लगाई गई लागत विवरणी 9 मिलियन टन का कार्गो यातायात दर्शाती है । [(क्रम सं. (VI)]. सही स्थिति दर्शाने के लिए लागत विवरण को ठीक किया जाए । परिणामस्वरूप, क्रम सं. (VII) पर क्षमता उपयोगिता में उपयुक्त समायोजन किया जाए ।	पत्तन से इसका कोई उत्तर प्राप्त नहीं है ।
(v)	(क) मूल्यहास की गणना संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 में प्रदत्त विधि के अनुरुप नहीं जान पड़ती है । इस संबंध में 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों से अलग जाने का कारण स्पष्ट करें ।	एबीजी ने 5 वर्ष की अवधि के लिए सरल रेखा विधि से 15% की दर पर मूल्यहास प्रदान किया है क्योंकि अनुबंध केवल 5 वर्ष की अवधि के लिए ही है । कंपनी अधिनियम 1956, तीन पालियों में काम करने वाले उपकरण के लिए 27.8% का प्रावधान करता है । नोट किया जाए कि 27.9% पर मूल्यहास, सरल रेखा विधि अपनाते हुए 16% के मूल्यहास के समान ही होगा (पाँच



		लागत, अन्य पत्तनों में अनुभव के आधार पर पूँजी लागत के 3% पर आंकी गई है। 5 वर्ष की अनुबंध अवधि में प्रचालन लागत को प्रोजैक्ट करने के लिए एकदम नई क्रेन के पहले छ: माह के दौरान उस पर खर्च हुए अनुरक्षण खर्च से जोड़ना उचित नहीं होगा।
(viii)	(क) बीमा लागत के अनुमान को दस्तावेजों द्वारा प्रमाणित किया जाए।	पूँजी व्यय के 1% पर बीमा लागत का अनुमान बीमा नियामक विकास प्राधिकरण (इरडा) द्वारा अनुमोदित दरों के आधार पर लगाया गया है। इस बाबत इसने बीमा पालिसी की एक प्रति पेश की गई है।
	(ख) वर्ष 2007-08 में (अप्रैल 2007 से नवम्बर 2007 तक) वास्तव में भुगतान किए गए रु. 2.57 लाख के बीमा प्रीमियम के संदर्भ से रु. 18.05 लाख की बीमा लागत के अनुमान का औचित्य सिद्ध कीजिए। चूंकि बीमा लागत के समर्थन में पेश किए गए दस्तावेजी साक्ष्य प्रीमियम राशि साफ नहीं दर्शाते हैं। पत्तन बीमा प्रीमियम भुगतान से संबंधित दस्तावेजी साक्ष्य, अनुमान का औचित्य बताने के लिए प्रस्तुत करे।	(i) पत्तन ने स्पष्ट किया है कि निविदा में प्रदत्त शर्त के आधार पर क्रेन की लागत का 1% बीमा लागत माना गया है। निविदा की शर्त में धारा 3.19 के माध्यम से अनुबंध किया गया है कि सफल बोलीदाता प्रत्येक घटना / कृत्य को संरक्षित करने के लिए (क्रेन के साथ-साथ) कार्गो / कंटेनर / पोत / पत्तन संरचना इत्यादि का थर्ड पार्टी बीमा लेगा।
		(ii) बोलीदाता के पास सभी कृत्यों को संरक्षित करने वाले व्यापक बीमा लेने का विकल्प खुला है। एबीजीएचआईएल ने अप्रैल 2007 से नवम्बर 2007 तक की अवधि के बीमा प्रीमियम के रूप में 2.57 लाख रुपये का भुगतान किया है। किन्तु प्रचालक का आग्रहपूर्वक यह कहना है कि अभी भुगतान किए गए प्रीमियम को भविष्य के प्रीमियम का आधार नहीं माना जा सकता। इसने यह भी बताया है कि, चूंकि उसने अनेक प्रकार के उपकरण आयात किए हैं, बीमा कम्पनी ने क्रास सब्सीडाइज़ेशन के कदम के रूप में कम प्रीमियम लिया है। प्रचालक ने आगे बताया है कि निविदा शर्त की नज़र से और पूरी कर्मचारी संख्या भर्ती कर लेने पर आने वाले वर्षों में प्रीमियम बढ़ जाएगा।
		(iii) एबीजीआईएल ने (एनएमपीटी द्वारा भेजे गए पत्र) में बताया है कि सीपीएम नीति के अन्तर्गत बीमा नियामक विकास प्राधिकरण (इरडा) के मार्गदर्शियों के अनुसार, संयंत्र उपकरण और मशीनरी के समूह-III के अंतर्गत एमएचसी संरक्षित है जिसके लिए प्रदत्त प्रीमियम क्रेन के प्रतिस्थापन मूल्य का 1% है। थर्ड पार्टी बीमा लेना उपरोक्त के अलावा है। इस प्रकार, इसने उस मद में देय अतिरिक्त प्रीमियम का औचित्य बताया है।
(ix)	एनएमपीटी पुष्टि करें कि क्या मोबाइल क्रेन के किराया प्रभार की गणना के लिए विचारित पट्टा किराया, मोबाइल हार्बर क्रेन उपलब्ध करवाने	निविदा की शर्तों और निबंधनों के अनुसार सफल बोलीदाता भुगतान करके पानी, बिजली, कार्यालय-स्थान इत्यादि सुविधाएं पाने का हकदार है। इसलिए,

और प्रचालन के लिए एनएमपीटी तथा एबीजीएचआईएल के बीच निष्पादित करार के प्रावधानों के अनुसार है। रु. 20.97 प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह पर पट्टा किराये की दर मानने का आधार स्पष्ट किया जाए।

(x) एनएमपीटी और एबीजीएचआईएल के बीच निष्पादित करार में अनुबंध किया गया है कि लाइसेंस धारी 5% वार्षिक वृद्धि के साथ रु. 1.06 करोड़ वार्षिक लाइसेंस शुल्क का भुगतान करेगा। इस मद को प्रस्तावित प्रभार ते रणनीति के लिए लागत-परिणाम में शामिल रहने गया है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या यह शब्द रायली के पकार की है। यह नोट २.१ के कि प्रशुल्क निर्धारण में रायली व व्यवहार संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा २.८.१ के अनुसार होना चाहिए।

(xi) अन्य व्यय के अन्तर्गत लागत मर्दों का अनुमानित करने का आधार स्पष्ट किया जाए।

(xii) दोहरे गोबड़ल क्रन की कारों के पौल से तक तक अन्तरण के लिए, वह से भंडारण याउ और व्यक्तम अन्तरण के लिए लगाया जाता है तो हमार आदेश से टीएमपी / ४ / सामन्य २००४ दिनांक ७ अन्यथा २००५ और दिनांक १० अन्यथा २००६ के अनुसार प्रस्तावित प्रशुल्क सर रु ६०% पर तटीय कारों के लिए रियायटी प्रशुल्क प्रस्तावित किए जाने की आवश्यकता है।

(xiii) एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमिटेड ने दिनांक २४ नवंबर २००७ के अपने पत्र में वर्णन किया है कि एबीजीएचआईएल को जारी किए गए लाइसेंस के अदिरिक्त एनएमपीटी का दो और क्रनों के पचालन के लिए गिजी प्रचालकों का नाइसेंस जारी करने का प्रस्ताव है। परिणाम तक जारी की गया को तोन मोबाइल क्रनों और क्रन युक्त फोनों के बीच प्रभावित करना होगा। इसस्तिर अप्रालक का मानना है कि

एबीजी ने 150 वर्गमीटर के लिए रु. 20.97 प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह की दर पर लाइसेंस शुल्क का प्रावधान किया है।

पत्तन ने बताया है कि प्रवर्तित निविदा के अनुसार रायली के अवयव पर विचार नहीं किया गया था। चूंकि लाइसेंस के प्रचालन की अवधि केवल ५ वर्ष है, प्रस्ताव में उच्चतम लाइसेंस-शुल्क प्रतिवर्ष का उल्लेख किया जाना था। प्रचालक ने यह भी बताया है कि निविदा कागजों और पत्तन के साथ विभिन्न पत्राचार के अधार पर रु. 1.06 करोड़ का भुगतान लाइसेंस शुल्क के रुप में है न कि रायली के रुप में। यह राशि वातायात की प्रहसित मात्रा से संबंधित नहीं है और हमलिए इस रायली नहीं माना जा सकता। इसके अलावा पत्तन ने उसी लाइसेंस शुल्क पर दो और प्रधालकों को ऐसी ही क्रेने तैनात करने की अनुभवि प्रदान की है। इसने बताया है कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा २.८.१ इस प्रकरण में लागू नहीं होगी।

‘अन्य व्यय’ का संबंध रथनीय वाहन, मुद्रण और स्टेशनरी, कूरियर व्यय, टेलीफोन, टेलीफैक्स ई-मेल, वाहन क्रियाए प्रभार, भड़ार एवं कन्ज्यूमरल्स, सुरक्षा प्रभार और अन्य विविध व्यय। आकर्षित व्ययों से है। उपरोक्त यहां पर रु. 1.00 संख्या प्रतिमाह का अनुमानित व्यय व्यार्थ्यादी है।

नोट किया गया है।

क. एनएमपीटी ने प्रचालक द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर कोई विशेष टिप्पणी नहीं की है। तथापि इसने एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर का अग्रेषित किया है जिसमें प्रचालक ने कहा है कि एमएचरी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव पत्तन यातायात और माल डुलाई की कुछ परिकल्पनाओं पर आधारित था। उपरोक्त उत्तर रथनीयी के लिए अपेक्षा की जा सकती भी। इसने सोचा था कि केवल एक ही एमएचरी को लाइसेंस दिया जाएगा और उसके पास

	<p>एबीजीएचआईएल द्वारा अनुमानित यातायात प्रोजेक्शन व्यावहारिक न हो पाए और इस प्रकार, दर अलाभकारी न हो जाए।</p> <p>एनएमपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह निजी प्रचालक द्वारा रखे गए उसके पक्ष पर अपनी राय व्यक्त करे।</p>	<p>ऐसी कोई सूचना नहीं है कि एनएमपीटी और अधिक लाइसेंस जारी करेगा। किसी भी अवस्था / चरण में, यहां तक कि अब भी, कोई स्पष्ट संकेत नहीं था / है कि पत्तन कितनी मोबाइल हार्डर क्रेनों को लाइसेंस देगा।</p> <p>(ख) एबीजीइआईएल ने आग्रह किया है कि इसकी क्रेनों के लिए अनुमानित माल ढुलाई अब न मिल पाए और इसलिए प्राधिकरण के अनुमोदन के लिए प्रस्तावित दर अलाभकारी होगी। इसने अनुरोध किया है कि कम माल ढुलाई के आधार पर दर में वृद्धि की जाए।</p>
--	--	---

8. इस प्रकरण में, एनएमपीटी परिसर में 17 दिसंबर 2009 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था जहां एनएमपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठन निकायों ने अपने-अपने पक्ष रखे।

9.1 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था एनएमपीटी को अपना प्रस्ताव केवल किसी भी प्रचालक के वास्तविक आंकड़ों पर निर्भर किए बिना, मानक क्षमता और आनंदक लागत के अधार पर तैयार करने की सलाह दी थी। पत्तन को सलाह दी गई थी कि ऐसा करते समय वह निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क योजना के लिए उपयोगकर्ताओं की मांग को भी ध्यान में रखे ताकि क्रेनों में खराबी आने पर उनके हितों की रक्षा हो सके।

9.2 अनुस्मारकों के बाद, दिनांक 29 जनवरी 2010 के अपने पत्र के माध्यम से एनएमपीटी ने निम्नलिखित सूचनाएं दीं :-

- (i) दो वित्तीय वर्षों 2007-08 और 2008-09 के दौरान अर्जित प्रति घंटा औसत स्फुरणकरता को ध्यान में रखते हुए प्रस्ताव को संशोधित किया गया है।
- (ii) निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क योजना को प्रस्तावित नहीं किया जा सकता क्योंकि कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के दौरान अनुभव किया गया वापसी समय (डाउन ट्राइम) बहुत कम है।
- (iii) एनएमपीटी ने संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत की है जिसमें स्फुरणदर रु. 47.77 प्रति टन दर्शायी गई है।

9.3 एनएमपीटी द्वारा दिनांक 29 जनवरी 2010 के संशोधित प्रस्ताव में किए गए मुख्य परिवर्तन (सुधार) संक्षेप में निम्नानुसार हैं:

- (i) रु. 66.60 प्रतिटन की पिछली प्रस्तावित दर एक वर्ष के लिए अनुमानों पर आधारित थी। संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी ने 3 वर्षों (2007-08 से 2009-10) के लिए व्यय अनुमानों पर विचार किया है और प्रति टन औसत दर परिगमित की है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के वास्तविक और 2009-10 के अनुमानित यातायात पर विचार किया गया है।
- (ii) प्रतिवर्ष निर्धारित क्षमता 13,39,200 टन पर ही, जैसाकि पत्तन द्वारा पहले अनुमानित की गई थी, बरकरार रखा गया है।

(iii) पहले एनएमपीटी ने रु. 66.60 प्रति टन की दर परिगणित करने हनु 3 वर्ष के लिए वार्षिक और सत्र हनेज 11 लाख 773 मानी थी। संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी ने वर्ष 2007-08 और 2008-09 के दौरान वार्षिक में प्रहरित कार्गो क्रमशः 10,20,000 टन और 17,59,000 टन पर और वर्ष 2009-10 के लिए 16,59,000 टन के अनुमानित कार्गो पर, जिनका कुल 41,38,000 टन होता है, विचार किया है।

(iv) प्रत्यक्ष अम लागत, बिना कोई परिवर्तन रु. 28.20 लाख प्रति वर्ष बरकरार रखी गई है। एनएमपीटी ने कथित 3 वर्षों के लिए, इसके द्वारा पहले विचारित रु. 32.64 लाख (प्रति वर्ष) के स्थान पर (क्रमशः) रु. 27.20 लाख, रु. 46.91 लाख और रु. 36.24 लाख प्रति वर्ष इंधन लागत पर विचार किया है। तथापि इंधन खपत और इंधन लागत का क्रमशः 40 लिटर प्रति घटा और रु. 40 प्रति लिटर ही बरकरार रख गया है।

(v) मरम्मत और अनुरक्षण लागत, जैसीकि इसके मूल प्रमाणमें भी गई थी भूमि लागत के 3% पर ही मानी गई है।

(vi) अन्य लागतें जैसे बीमा, व्यापार सर्वधन और कर्मचारी कल्याण व उपरिव्यव क्रमशः रु. 18.05 लाख, रु. 18.04 लाख और रु. 54.00 लाख के उत्तरी स्तर 11 लाख हैं, जिस स्तर पर इसके द्वारा इसके मूल प्रस्ताव में भी गई थी।

(vii) रु. 106.38 लाख के पट्टा कियायों 150 वर्ग मीटर क्षेत्रफल के लिए रु. 0.38 लाख और रु. 106.00 लाख का लाइरेंस शुल्क पर बिना परिवर्तन विचार किया गया है।

(viii) रु. 180.46 लाख के मूल्यहास पर, परिगणित की आयु 10 वर्ष मानते हुए, बिना परिवर्तन विचार किया गया है।

(ix) इसके द्वारा इसके मूल प्रस्ताव में विचार किए गए 15% की बजाए, क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित 16% के आरओरीई पर विचार किया गया है।

(x) पहले दिनांक 5 मई 2007 के अपने प्रस्ताव में प्रस्तावित रु. 66.60 प्रति टन की तुलना में संशोधित लागत विवरणी के अनुसार एनएमपीटी द्वारा प्रदर्शित रु. 47.77 प्रति टन की दर के बजाय, रु. 49.81 प्रति टन की दर परिगणित होती है।

9.4 इसके दिनांक 5 मई 2007 के प्रस्ताव और दिनांक 29 जनवरी 2010 के संशोधित प्रस्ताव की तुलनात्मक रिस्टाव नीचे सारणीबद्ध दी गई है।

लाख रु पर्याय में

क्र.सं.	ब्लौरा	दि. 5 मई 2007 का प्रस्ताव	दि. 29 जनवरी 2010 का प्रस्ताव
1.	मोबाइल हार्बर क्रेन की लागत	1804.64	1804.64
2.	निर्धारित क्षमता प्रति वर्ष (टन)	1339200	1339200
3.	प्रतिवर्ष प्रहरित किए जाने के लिए प्रस्तावित मात्रा टनों में	1100000	1379333
4.	प्रतिवर्ष अनुमानित काम के घंटों की संख्या (घंटे)	4464	4464
5.	क्षमता उपयोगिता (%)	67.20	38.08%, 65.67%, 50.74%
6.	प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत		

	(क) प्रत्यक्ष श्रम	28.20	28.20
	(ख) ईंधन	32.64	36.78 (3 वर्षों का औसत)
	(ग) मरम्मत और अनुरक्षण	54.14	54.14
	(घ) अन्य		
	(i) बीमा	18.05	18.05
	(ii) व्यापार संवर्धन एवं कर्मचारी कल्याण	18.04	18.04
	(iii) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	24.00	24.00
	(iv) पट्टा किराया	106.38	106.38
	(ड.) मूल्यहास	180.46	180.46
7.	कुल वार्षिक लागत [क्र.सं.6 (क) से (ड.) तक]	461.91	466.05
8.	आरओसीई	*270.70	** 221.08 (3 वर्षों का औसत)
9.	वार्षिक राजस्व आवश्यकता	732.61	687.13
10.	प्रस्तावित दर प्रतिटन	66.60	49.81

\* 15% पर पूरा आरओसीई

\*\* 16% पर आरओसीई - क्षमता उपयोग पर समायोजित

10. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड्स पर उंपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सारांश प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये और हमारे वैबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए।

11. इस प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) ने, मोबाइल हार्बर क्रेन उपलब्ध करवाने तथा उसके प्रचालन के लिए कुछ निजी प्रचालकों को लाइसेंस प्रदान किए हैं। लाइसेंसधारियों द्वारा एनएमपीटी को वार्षिक लाइसेंस शुल्क का भुगतान करना है जो पत्तन में प्रचालन हेतु उन्हें प्रदत्त लाइसेंस के बदले में रायत्ती / राजस्व भाग के सदृश है।
- (ii) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के साथ पठित धारा 42(4) में इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा की गई है कि यह प्राधिकरण, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त परिचित सेवाओं के बारे में दरों को अधिसूचित करे। ऐसे मामलों में जहाँ धारा 42(3) के अंतर्गत दरों को अधिसूचित करे। ऐसे मामले में जहाँ धारा 42(3) के अंतर्गत प्राधिकार व्यवस्था बीओटी कन्सेशन एग्रीमेंट के अलावा किसी अन्य मार्ग से है, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 अपेक्षा करती है कि यह प्राधिकरण ऐसी सेवाओं के लिए उच्चतम दरें निर्धारित करे जिन्हें संबंधित पत्तनों पर, किसी विशेष सेवा प्रदाता कार्य का विचार किए बिना समानरूप से लागू किया जा सके। एनएमपीटी और क्रेन प्रचालकों के बीच

व्यवस्था कथित रूप से बीओटी व्यवस्था नहीं है। क्रेन की सुविधा प्रदाता किया जाना महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अन्तर्गत सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है और इसलिए क्रेन की सुविधा प्रदान करने के लिए प्रशुल्क का नियमन इस प्राधिकरण द्वारा किए जाने की आवश्यकता है। इस स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं आएगा फिर चाहे पत्तन स्वयं सेवा प्रदान करे अथवा ऐसा करने के लिए किसी निजी प्रचालक को अनुमति प्रदान करे। इसलिए, यह प्रकरण, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 का अनुसरण करते हुए, क्रेन संबंधी सेवाएं प्रदान करने के लिए उच्चतम दरें प्रदान करने हेतु लिया गया है।

(iii) उहो स्थिति बताते हुए कि एक प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा प्रदत्त सेवा के लिए दरें किसी विशिष्ट सेवा प्रदाता का विचार किए बिना संबंधित पत्तन पर अमान रूप से लागू की जाएंगी, पत्तन को दी गई एक विशिष्ट सत्त्वाह के बावजूद, प्रस्तावित दर के समर्थन में पत्तन द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणी मई 2007 में पत्तन द्वारा इससे पड़ले प्रस्तुत व्यौरों पर आधारित पारी गयी है जो पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा प्रदत्त व्यौरों पर आधारित थी।

(iv) एनएमपीटी ने, एबीजीएचआईएल द्वारा प्रचालित 104 टन एमएचरी के लिए किराया प्रभार प्रस्तावित किया है। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में अपेक्षी की गई है कि वह पत्तन के लिए समग्र रूप से उच्चतम दर प्रदान करे जिसे किसी विशिष्ट सेवा प्रदाता द्वारा प्रदत्त सदृश सेवाओं; सुविधाओं के लिए समान रूप से लागू किया जाना है। इस अनिवार्यता के बलते, केवल किसी विशेष प्रचालक के लागत और निवेश के अधार पर दर प्रदान करना अभ्यव नहीं है क्योंकि इस प्रकार तैयार किया गया राजस्व मौजूद जरूरी नहीं, दैसी ही सेवाएं प्रदान करने गत किसी अन्य सेवा प्रदाता के मामले में भी उपयुक्त है। इसलिए मानक समता और एमएचरी प्रचालित करने की मानदंडीय लागत पर आधारित उच्चतम दर परिमित करना उद्यित पाशा गया है।

(v) गारंटीए पत्तन न्यास 'पीपीटी' से यद्यपि पत्तन द्वारा प्राधिकृत विभिन्न कर सेवा प्रदाताओं द्वारा अलग-अलग क्षमता वाली एमएचरी लगायी गई है, एमएचरी के किराया प्रभार निर्धारित करने के प्रयोगजन से पीपीटी ने अन्तना प्रस्ताव 100 टन क्षमता को एमएचरी के लिए कुछ परिकल्पित मानदंडों और परिमापकों के अधार पर तैयार किया था और इस प्राधिकरण द्वारा दिसम्बर 30 दिसम्बर 2009 के आदेश के माध्यम से मानदंडीय आधार पर किराया प्रभार निर्धारित किया गया था। पहले यह प्रत्येक करना प्रारम्भिक होगा: 'कि तूतीकारित पत्तन व्यापारी' में भी किराया जाए। दिसम्बर 30 दिसम्बर 2009 के आदेश के माध्यम से 100 टन क्षमता वाली एमएचरी के लिए मानदंडीय आधार प्रदान किया गया था। एनएमपीटी पर भी, पत्तन ने एक अतिरिक्त क्रेन शामिल की है और उसने यह संकेत दिया है कि शीध्र ही तीरासी क्रेन भी शामिल की जाएगी। इसलिए, इस प्राधिकरण ने 100 टन क्षमता वाली एमएचरी के लिए मानदंडीय आधार पर किराया प्रभार प्रदान करने का विषय लिया है।

(vi) यूके प्रमार्गरी के प्रचालन के लिए उच्चतम दर प्रिशेष अधार अलग अलग उच्चालकों द्वारा विचार किए दिए गए मानदंडीय आधार पर प्रदान की जानी है। परिमिति पशुल्क कुछ मानदंडों और परिमापकों पर आधारित होता थाहिए। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की वार्ता 2.6.1 पत्तन विवरणों के प्रयोग अवधार द्वारा विकास किया गया के प्रयोग की मात्रा के लिए निर्धारित नहीं किया गया है, एनएमपीटी में एमएचरी प्राधिकरण के लिए नहीं की जाएगी। नहीं की जाएगी कि यह प्रभार निर्धारित करने के लिए 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में विद्युत मानदंडों को उपयोगी बताया गया है। साथान्तर पीपीटी ने एमएचरी में एमएचरी के लिए 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में विद्युत मानदंडों को

(vii) अपफ्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी, कोयला, लौह अवधारणा और कन्टेनर प्रहस्तन जैसी समर्पित / एक निष्ठ सुविधाओं के लिए प्रहस्तन मानदंड / मार्गदर्शी प्रदान करते हैं। इसके अलावा कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि जैसे शुष्क बल्क कार्गो और इस्पात एवं थैला बंद कार्गो और अन्य, जैसे ब्रेक बल्क कार्गो को समाहित करते हुए बहुउद्देश्य कार्गो टर्मिनल के लिए मार्गदर्शी / प्रहस्तन मानदंड प्रदान किए गए हैं। पत्तन द्वारा इस कार्यवाही में प्रस्तुत की गई सूचना से ज्ञात होता है कि प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रमुख मर्दे कोयला, लौह अयस्क, इमारती लकड़ी के शहतीर और अन्य हैं। विभिन्न कार्गो मर्दों को आवंटित किए जा सकने वाले क्षमता-भाग पर सूचना के अभाव में, 2008 के मार्गदर्शियों में बिन्न-बिन्न कार्गो समूहों के लिए प्रदत्त प्रहस्तन मानदंडों के संदर्भ से शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो (जैसे) कार्गो समूहों के लिए क्रेन की क्षमता अलग-अलग परिगणित की गई है। इस उद्देश्य से, काम के घंटों की प्रति वर्ष संख्या, बहुउद्देश्यीय बर्थ पर तैनात किए गए लादने / उतारने वाले उपकरण के लिए विद्युत / ईंधन लागत के अनुमानन के लिए 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी में प्रदत्त काम के घंटों के मानदंडीय स्तर के आधार पर 4000 मानी गई है।

2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी खाद्यान्न एवं उर्वरक, कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि वस्तुओं समेत शुष्क बल्क कार्गो के लिए 10000 टन प्रतिदिन की दर पर बहुउद्देश्यीय प्रक्रिया पर कार्गो प्रहस्तन का मानदंड प्रदान करते हैं। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त 10000 टन प्रतिदिन का यह आउटपुट मानदंड 20-20 टन प्रत्येक की क्षमता वाली 3 व्हार्फ क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ से है। चूंकि वर्तमान प्रयास / कवायद 100 टन क्षमता वाली एमएचसी के तिक्क विकास प्रभार प्रदान करने हेतु है, प्रतिदिन प्रहस्तन दर के लिए 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंड में उपयुक्त समायोजन किया गया है। 2008 के मार्गदर्शियों में व्हार्फ क्रेनों की कुल प्रदत्त क्षमता की तुलना में एमएचसी की उच्चतर प्रहस्तन क्षमता पर विचार करते हुए, किसी अन्य उपलब्ध मानदंड के अभाव में 20-20 टन क्षमता वाली 3 ईएलएल क्रेनों के प्रचालन के लिए प्रदत्त 10000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर से 25% अधिक गिनना न्यायसंगत लगता है। यही नज़रिया पीपीटी और टीपीटी रिथ्ट एमएचसी के किराया प्रभार निर्धारण से संबंधित प्रकरण में अपनाया गया था। संयोगवश एनएमपीटी ने संयुक्त सुनवाई में सूचित किया है कि प्रचालन में लगी एमएचसी पहले से ही 4000 टन प्रति पाली के लगभग आउट पुट दे रही है।

(viii) पीपीटी में 100 टन एमएचसी के लिए किराया प्रभार के निर्धारण से संबंधित प्रक्रिया में जो हाल ही में, दिनांक 30 दिसम्बर 2009 के आदेश के माध्यम से, इस प्राधिकरण द्वारा पूरी की गई है दो ग्रैब के साथ 100 टन एमएचसी की पूंजी लागत, पीपीटी द्वारा अनुमानित और इस प्राधिकरण द्वारा मानी गई, माल-भाड़े और डयूटियों समेत रु. 3007.74 लाख था। अनुमानित पूंजी लागत की पीपीटी द्वारा अर्जित बजटीय दर प्रस्ताव द्वारा सिद्ध किया गया था। संयोगवश, पीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत पर दिनांक 30 दिसम्बर 2009 के आदेश के माध्यम से इस प्राधिकरण द्वारा, उस समय प्रचलित दर के साथ विनिमय दर को अद्यतन करने की जरूरत के अधीन, टीपीटी में एमएचसी के किराया-प्रभार के निर्धारण के लिए, भरोसा किया गया था। पीपीटी प्रकरण में अनुमानित पूंजी लागत पर इस विश्लेषण के प्रयोजन से, प्रचलित दर के अनुसार विनिमय दर को अद्यतन करने की शर्त पर विचार किया गया है। बजटीय दर प्रस्ताव को यहां में बदलने के लिए विनिमय दर, इस प्रकरण में विश्लेषण के समय प्रचलित दर को प्रतिविवरित करने हेतु रु. 58.2600 पर अद्यतन की गई है। तदनुसार, एमएचसी की पूंजी लागत रु. 2388.28 लाख परिगणित होती है।

(क) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में एमएचसी के लिए कोई विशिष्ट खपत मानदंड नहीं दिया गया है। पीपीटी द्वारा 100 टन एमएचसी के लिए अनुमानित ईधन खपत 70 लिटर प्रति घंटा है। विशाखापत्तनम पतन न्यायालयी पीपीटी में एक निजी बल्क टर्मिनल प्रचालक वैज्ञाग रीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) द्वारा प्रचालित 104 टन एमएचसी द्वारा ईधन खपत 60 लिटर प्रति घंटा दर्शायी गयी है। एबीजीएचआईएल द्वारा एनएमपीटी में प्रचालित 104 टन एमएचसी की ईधन खपती 53 लिटर प्रतिघंटा दर्शायी गई है।

चूंकि एमएचसी द्वारा ईधन की खपत के लिए कोई अलग मानदंड उपलब्ध नहीं है, पीपीटी द्वारा अनुमानित और 100 टन एमएचसी के लिए पीपीटी और टीपीटी के मामलों में मानी गई 70 लिटर प्रति घंटा की ईधन खपत इस विश्लेषण में भी मानी गई है। रु. 40 प्रति लिटर पर एनएमपीटी द्वारा सानी गई ईधन की यूनिट लागत, इस विश्लेषण के समय पर प्रचालित दर रु. 39.87 पर अद्यातन की गई है।

(ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा बीमा, 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार क्रेन की पूजी लागत के ब्राम्ह: 5% और 1% पर अनुमानित किए गए हैं।

(ग) एनएमपीटी ने कथित रु. 5 से जल, धिद्युत, कार्यालय रथान इत्यादि की मद में होने वाले व्यय की भरपाई के लिए रु. 20.97 प्रति वर्षी प्रति माह की दर से 150 वर्ग मीटर के लिए रु. 0.38 लाख प्रति वर्ष भट्टा किराया का अनुमान लगाया है। चूंकि एमएचसी के सकल मूल्य के 5% पर अन्य व्यय पर 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार, इस विश्लेषण में अन्य भी डिटेल किया गया है, रु. 0.5 लाख की अनुमति राशि पर विचार नहीं किया गया है। 2008 के मार्गदर्शियों में, लाइसेंस शुल्क का अनुमानन अलग-अलग महानगरों के दरमानों में प्रदत्त दरों के उचाई पर करने की व्यवस्था है। चूंकि अनुमानित लाइसेंस शुल्क किराया एमएचसी पर अपने गए क्षेत्रफल के लिए नहीं जान पड़ता है, लाइसेंस शुल्क पर जब क्रेन प्रचालन में न हो, एमएचसी द्वारा घेरे गए क्षेत्रफल के लिए विचार किए जाने की आवश्यकता है।

इस प्राधिकरण द्वारा पारित दिनांक 20 फरवरी 2005 के आदेश के माध्यम से अनुमोदित भूमि के पत्तों के लिए दरमान एवं किराये दर कालों के भंडारण के लिए 20 फरवरी 2002 से लागू रु. 750.00 और 100 उर्फिटर परि माह पर खुले रथान के लिए दर प्रदान करती है। जैसाकि दर को इन्हाँ करने वाली दरमान में अनुमोदित है, 20 फरवरी 2003 से 13 फरवरी 2005 तक दरमान 2 लैन 13 वर्ष 5% (चक्रवृद्धि) प्रति वर्ष दर दिया जाएगा, इसके बाद 13 लैन 13 वर्ष 5% की दर से तब तक बढ़ायी जानी। 20 फरवरी 2005 से 13 फरवरी 2007 तक दरमान के लिए दर 1 लैन 13 वर्ष 5% दर रु. 952.83 और 13 फरवरी 2007 से 13 फरवरी 2009 तक दरमान के लिए दर 1 लैन 13 वर्ष 5% में 4000 घंटे के लिए प्रति वर्ष 13 लैन 13 वर्ष 5% की दरमान के लिए 1 लैन 13 वर्ष 5% के 952.83 प्रति 100 वर्षी गैट्रिट दर से लगता है।

(घ) मूल्यहास का अनुमान जैसा कि विश्लेषण 1951 के असरों पर दर्शाता है, एवं पूजी लागत के 10.34% पर अनुसार मानी जाती है। अन्य व्यय, 2008 के मार्गदर्शियों में दरमान के 5% पर अनुमानित किए गए हैं।

(ch) एनएमपीटी ने, प्रचालक द्वारा एनएमपीटी को देय वार्षिक लाइसेंस शुल्क की मद में रु. 106 लाख की राशि पर लागत परिगणना में विचार किया है। यद्यपि भुगतान प्रहस्तित मात्रा से संबंधित नहीं है, जैसाकि एनएमपीटी द्वारा तर्क दिया गया है, इस तरह का भुगतान राजस्व भाग के सदृश होता है। 2005 और 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, राजस्व भाग मद को एमएचसी के प्रशुल्क निर्धारण प्रयोसक्रम में पास-थू नहीं माना गया है।

(x) इस प्राधिकरण ने वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णित किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए 16% पर आरओसीई (ROCE) अपनाया है जिस पर एमएचसी के किराया प्रभार की गणना के लिए विचार किया गया है। प्रतिलाभ उस तीन वर्ष की अवधि के लिए एमएचसी के हासित मूल्य पर अनुमत किया जाता है जिसके लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है। यह रु. 328.10 लाख परिगणित होता है।

(xi) एमएचसी प्रचालन की कुल अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु. 991.60 लाख है जो क्रेन की प्रचालन लागत रु. 663.40 लाख और प्रतिलाभ रु. 328.10 लाख का योग है। जैसाकि पहले बताया गया है, एमएचसी के किराया प्रभारों की व्यापक कार्गो समूहों के लिए उनकी अपनी-अपनी मानक क्षमता के संदर्भ से गणना की गई है।

(xii) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी स्टील एवं थैलाबंद कार्गो तथा अन्य कार्गो जैसे ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दर-निर्धारण हेतु भी मानदंड प्रदान करता है। यह 20-20 टन क्षमता की 3 ईलेल एल क्रेनों का उपयोग करते हुए स्टील एवं थैलाबंद कार्गो के लिए 4000.टन प्रतिदिन की और अन्य कार्गो के लिए 2500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर प्रदान करता है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है, मार्गदर्शियों में प्रदत्त आउट-पुट मानदंड 20-20 टन क्षमता की 3व्हार्फ क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ से है जबकि वर्तमान प्रयास-क्रम 100 टन क्षमता वाली एमएचसी के लिए किराया प्रभार प्रदान करने के लिए है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि, क्रेन में ग्रेब्स लगाए बिना एमएचसी अन्य कार्गो का प्रहस्तन भी कर सकती है। इस प्रकार मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन दर उपरोक्त तर्तों / अवयवों को मान्य करने के लिए अद्यतन की गई है। जैसा कि पारादीप पत्तन न्यास और तूहीकोरिन पत्तन न्यास स्थिए एमएचसी के किराया प्रभार निर्धारित करने के प्रकरण में निर्णय लिया गया था, मार्गदर्शियों में स्टील एवं थैलाबंद कार्गो और अन्य बल्क कार्गो के लिए प्रदत्त प्रहस्तन दर में इसके ऊपर 50% जोड़ा गया (गिना गया) है। तदनुसार, स्टील एवं थैला बंद कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन और अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रति दिन का अद्यतन किया गया मानदंड इस विश्लेषण में लिया गया है।

इन समायोजित मानदंडों का अनुपालन करते हुए और एक वर्ष में क्रेन 4000 काम के घंटों का अनुसरण करते हुए जैसाकि 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में दिया है, और 70% उपयोगिता अवयव को ध्यान में रखते हुए, एमएचसी के उपयोग के लिए भिन्न-भिन्न कार्गो समूहों के लिए प्रति टन दर शुष्क बल्क कार्गो के लिए रु. 33.31 प्रति टन, स्टील एवं थैलाबंद कार्गो के प्रहस्तन के लिए रु. 69.43 प्रति टन और अन्य कार्गो के लिए रु. 111.15 प्रति टन परिगणित होती है ताकि रु. 991.50 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता की पूर्ति हो सके।

(xiii) एमएचसी के उपयोग के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणी को उपरोक्त विश्लेषण के अनुरूप सुधारा गया है। विवरणी की एक प्रति संलग्नक के रूप में संलग्न है।

मार्च 2006 के प्रशुल्क मार्गदरशियों की धारा 4.3 तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रदान करने की व्यवस्था करती है। कथित धारा आगे कहती है कि समस्त तटीय कार्गो के लिए कच्चा तत्व, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं समेत तापीय कोयले एवं पीओएल को छोड़कर, ज्ञाप्त सबसे ध्रुवी सामान्य कार्गो सक्षम पुमारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।

इस संघर्ष में किंवद्दन अनुराष्ट्र के बाबजूद एनएमपीटी ने केवल स्थिति को केवल नोट भर कर दिया है और एमार्क्सी का उपयोग करते हुए तटीय कागौं के पोत से तट और व्युत्क्रम में उत्तरासन्नियम का हिए कोहे रियायती शास्त्र पुस्तकित नहीं किया है।

कार्यक्रम का अन्तिम अंक विवरण में तटीय कार्गो / कन्टेनर / पोतों के लिए रियायती प्रश्नक्रम प्रदान करना कहना चाहिए है । इनका लाभीन्। पोत परिवहन, सड़क यातायात और राजमार्ग व्यापार जैसे व्यापक व्यापार का विवरण है जो इस प्राधिकरण को जारी किया गया है और जो 2006 का प्रश्नक्रम मार्गदर्शिका में शामिल किया गया है । इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा प्रदान करने में यह नीति विवरण अनिवार्य है फिर भावे ये दर कोई भी व्यक्ति प्रमारित करने की शक्ति नहीं है । इनका लाभीन्। व्यापक व्यापार के सविधित भाग को धोषित लाभ मिलना चाहिए ।

निष्पादनता युक्त प्रशुल्क योजना निर्धारित करने के लिए प्रस्तुत किसी विश्लेषण के अधार में, पीपीटी और टीपीटी के मामलों में अनुसारित मॉडल के आधार पर एक प्रोत्साहन / हतोत्साहन योजना इस प्रकरण में लागू करवायी जाती है । प्रशुल्क की गणना के लिए परिकल्पित मानक उत्पादकता स्तर को आधार स्तर माना गया है । तदनुसार, निष्पादनतायुक्त प्रशुल्क संरचना प्रदान की गई है जिसके अन्तर्गत मानक चिह्न स्तर से 1000 टन अधिक निष्पादनता प्राप्त करने पर आधार दर में 5% वृद्धि देकर पुरस्कृत किया गया है और मानक चिह्न से 1000 टन कम निष्पादनता प्राप्त करने पर आधार दर में 5% की कमी करके हतोत्साहित किया गया है ।

निष्पादनता से जुड़ा प्रशुल्क निजी सेवा प्रदाताओं को, दी गई उच्चतर दरों के कारण अपने-अपने प्रति लाभ बढ़ाने के उद्देश्य से क्रेनों के उच्चतर निष्पादनता स्तर बरकरार रखने को प्रोत्साहित करेगा । ऐसी दक्षता सुधार से पोतों के तीव्रतर वापसी समय के कारण उपयोगकर्ताओं को भी लाभ होगा । जैसाकि पहले बताया जा चुका है, प्रवर्तित निष्पादनतायुक्त प्रशुल्क के लिए विभिन्न स्तर / पायदान किसी भली भांति विश्लेषित डाटा पर आधारित नहीं है । अतः एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि वह इस मद की अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय अधिक वैज्ञानिक प्रोत्साहन / हतोत्साहन योजना तैयार करे ।

(xvi) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी 3 वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र प्रदान करते हैं । तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित क्रेन के किराया प्रभार, इस आदेश के क्रियान्वयन की तिथि से तीन वर्ष के लिए वैध होगा ।

(xvii) एनएमपीटी ने एमएचसी के लिए केवल दरें प्रस्तावित की हैं । इसने दरों के क्रियान्वयन को शासित / नियंत्रित करने वाली कोई सशर्तता प्रस्तावित नहीं की है । किसी भी संदिग्धता से बचने के लिए शर्तों को परिभाषित / स्पष्ट करना आवश्यक है । एमएचसी के किराया प्रभार के निर्धारण के लिए अपने प्रस्ताव में पीपीटी ने एमएचसी की औसत वर्ष दिन आउटपुट परिगणित करने का सूत्र / फार्मूला प्रस्तावित किया है । इसने एक घंटे से अधिक समय के लिए एमएचसी खराब हो कर बंद हो जाने पर निष्पादनता मापने, एमएचसी का प्रचालन रोकने, खराबी आ जाने / पोत के काम न करने के कारण पोत को स्थलान्तरित करने की स्थिति में जुर्माना लगाने, इत्यादि के लिए प्रावधान प्रस्तावित किए हैं जो एनएमपीटी के मामले / प्रकरण में प्रासंगिक हो सकते हैं । यहाँ यह नोट करने योग्य है कि पीपीटी मामले में प्रदत्त शर्त टीपीटी मामले में भी शामिल की गई थीं । इसलिए, पीपीटी और टीपीटी मामलों में प्रदत्त सशर्तताओं को एनएमपीटी प्रकरण में, भी शामिल किया गया है । यदि एनएमपीटी को लगता है कि उसके पत्तन में एमएचसी के प्रचालनों के बारे में कोई अन्य शर्त प्रासंगिक है अथवा उसे लगता है कि इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त शर्त उसके प्रकरण / मामले में प्रासंगिक नहीं हैं तो उसे सलाह दी जाती है कि वह उपयुक्त प्रस्ताव लेकर आए ।

(xviii) जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी ने रु. 64.00 प्रति टन की तदर्थ दर प्रस्तावित की थी । चूंकि प्रस्तावित तदर्थ दर वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमि.(वीएसपीएल) के दरमान में प्रदत्त दर पर आधारित थी और जैसाकि दर पर उपयोगकर्ताओं ने सर्वानुभति से अपनी सहमति व्यक्त कर दी थी, एनएमपीटी को सेवा प्रदाता द्वारा क्रेन की तैनाती के लिए अन्तरिम प्रशुल्क के रुप में रु. 64.00 प्रति टन (की दर) लगाने की अनुमति दी गई थी । एनएमपीटी में एमएचसी के प्रचालन के आरंभ होने की तिथि से तदर्थ दर का लगाया जाना, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित दरों के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि से रोक दिया जाना चाहिए ।

12.1 परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास के वर्तमान दरमान में अध्याय-IV “अन्य प्रभार” के अन्तर्गत निम्नलिखित को खंड 6.8 - “हार्बर मोबाइल क्रेन के किराया प्रभार” के रूप में डाले जाने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है और वर्तमान खंड 6.8 - विविध प्रभार को खंड 6.9 - विविध प्रभार के रूप में लिखा जाए।

“5.20 निजी प्रचालकों द्वारा संस्थापित हार्बर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रमार :

(i) शुष्क बत्क कार्गो के लिए :-

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मीट्रिक टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	28.31	16.98
10500-11499	29.98	17.98
11500-12499	31.64	18.98
12500	33.31	19.99
12501-13500	34.97	20.98
13501-14500	36.64	21.98
14501-15500	38.34	23.00

टिप्पणी: बढ़ती हुई उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, जैसाकि ऊपर दिखाया गया है, पहले एक हजार टनों के लिए आधार (मूल) दर बढ़ाकर 105% की गया था और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर को बढ़ाकर 110% किया गया था। तीसरे हजार के लिए दरें, आधार दर को 115% बढ़ाकर परिणित किया गया था। यही कार्यविधि 15500 टनों से आगे की दरों की गणना के लिए अपनाई जाएगी। इसी प्रकार 9500 से नीचे की निष्पादनता के लिए उच्चतम दरे आधार दर को तदनुसार कम करके परिणित की जाएगी।

(ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

(क) रटील एवं थैलाबंद कार्गो

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मीट्रिक टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	65.95	39.57
6000	69.43	41.66
6001-7000	72.90	43.74

टिप्पणी: बढ़ती हुई उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, जैसाकि ऊपर दिखाया गया है, पहले एक हजार टनों के लिए आधार (मूल) दर बढ़ाकर 105% की गई थी। यही कार्यविधि 7000 टनों से आगे की दरों की गणना के लिए अपनायी जाएगी। इसी प्रकार, 5000 टनों से नीचे की निष्पादनता के लिए उच्चतम दरे आधार दर को तदनुसार कम करके परिणित की जाएगी।

(ख) अन्य

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मीटरिक टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
2750-3749	105.59	63.35
3750	111.15	66.70
3751-4750	116.70	70.02

**टिप्पणी:** बढ़ती हुई उच्चतम दरों की गणना करने के लिए, जैसाकि ऊपर दिखाया गया है, पहले एक हजार टनों के लिए आधार (मूल) दर बढ़ाकर 105% की गई थी। यही कार्यविधि 4750 टनों से आगे की दरों की गणना के लिए अपनायी जाएगी। इसी प्रकार, 2750 टनों से नीचे की निष्पादनता के लिए उच्चतम दरें, आधार दर को तदनुसार कम करके परिणित की जाएगी।

**टिप्पणी:**

- (i) औसत बर्थ-दिवस आउटपुट की गणना के लिए फार्मूला निम्नानुसार है :-  
एचएमसी द्वारा लादी / उतारी गई कुल मात्रा  
----- X 24 घंटे  
पोत की शुरू आत से प्रचालन पूरा होने के लिया गया कुल समय
- (ii) पोत पर से कार्गो के लादने / उताराई का प्रचालन आरंभ होने से अंत तक औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, पत्तन उपयोगकर्ताओं से लादे / उतारे गए कार्गो की पूरी मात्रा के लिए, वसूली के लिए क्रेन के किराया प्रभार की समुचित दर का चयन किया जाएगा।
- (iii) यदि एक एचएमसी दूसरे एचएमसी अथवा ईएलएल क्रेनों / क्रेन के साथ मिलकर काम करती है तो क्रेन का बर्थ-दिवस आउटपुट, एचएमसी के लोड-मीटर द्वारा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर सुनिश्चित की जाएगी।
- (iv) क्रेन के एक घंटे से अधिक समय तक खराब होने की स्थिति में, जब तक पोत बर्थ छोड़ नहीं देता एमएचसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा का निर्धारण, खराबी आने से पहले लादे / उतारे गए कार्गो को हिसाब में शामिल करते हुए निर्धारित की जाएंगी। फिर उसे क्रेन के काम के घंटों से विभाजित करके, भागफल को 24 से गुणा करके निर्धारित किया जाएगा।
- (v) यदि क्रेन का प्रचालन लगातार दो घंटे से अधिक तक रु का रहता है जिसके लिए एमएचसी को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता तो पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को समुचित छूट दी जाएगी। 2 घंटे से कम अवधि के लिए एमएचसी के रु के लिए उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार नहीं किया जाएगा। यदि रु कावट के लिए एचएमसी जिम्मेदार होगी तो कोई छूट नहीं दी जाएगी। एचएमसी के कार्य करने के दौरान लदान / उताराई प्रचालन में सभी रु कावटों को दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में पोत के स्टीवेडोर द्वारा प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता है।
- (vi) एमएचसी के खराब होने / काम न करने के कारण पोत को स्थलान्तरित करना आवश्यक हो जाता है तो रु. 1,00,000/- (एक लाख रु पये मात्र) के जुर्माने के अलावा, पोत को बर्थ से लंगरगाह तक स्थानान्तरित करने का प्रभार क्रेन प्रचालक से वसूल किया जाएगा। इस तरह

प्रश्नकूल किए गए रसानान्तरण प्रश्नों प्रति के उत्तरों को लौटाए जाएंगे जबकि जुमनी की राशि प्रत्यन द्वारा अपने प्रश्न उत्तर दिये जाएंगी।

प्रश्न 11 ओसत आउटपुट पर विवाद होने के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अन्तिम और बाध्यकारी होगा।

प्रश्न 12.2 दूसिंह तदर्थी दर पहले से ही प्रचालन में है, अब निर्धारित की गई उच्चतम दरें भारत का राजपत्र में इनकी अधिकतम की तिथि रो 15 दिन थीत जाने के बाद प्रभाव म आएगी और तीन वर्ष के लिए वैध रहेगी।

प्रश्न 12.3 प्रश्नकूल मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अनुसार हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर उच्चतम दर है और किसी विशेष सेवा प्रदाता का दिवार किए बिना, पत्तन पर सादृश सुविधा / सेवा के लिए पत्तन पर समान रूप से लागू होगी प्रश्नकूल मार्गदर्शियों की धारा 7.3 के अनुसार, प्राधिकार व्यवस्था में आवश्यक शर्तों के अनुकूलता से शामिल करते हुए पत्तन न्यास यह शुभिश्चित करे कि प्राधिकृत सेवा प्रदाता प्रदत्त उच्चतम दरों से अधिक न वर्सूल कर पाए।

गर्वी जाग्रत, अध्यक्षा

[विज्ञापन 11.4 (13/10) असा.]

संलग्न  
न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास में प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा प्रदत्त 100 टन क्षमता वाली मोबाइल हार्बर क्रेन के उपयोग के लिए दर तय करने हेतु लागत गणना।  
क. शुष्क बत्क कार्गो के लिए

जैसा न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास द्वारा दर्ता किया गया है।  
2008 के प्रश्नकूल मार्गदर्शियों परिष्कृत गणनाएँ  
में प्रदत्त मानक, यदि कोई हो,  
बहुउद्दीय कार्गो प्रैत्यधारा।

लाख रुपये में

क्र.सं.	विवरण	गणना	गणना	शुष्क बत्क के लिए
I	मोबाइल हार्बर क्रेन के लिए लाख रुपयों में	1804.84		(क) खाद्यान, उर्वरक (ख) कोयला, चूना पत्तर, खनिज इत्यादि
II	क. एनएसपीसी ड्राइवर गोपनीय क्षमता: प्रतिवर्ष उपलब्ध प्रतिवेदी	355 एकड़ 13 करोड़ 900 रुपये प्रतिवेदी	905	2585.28
	उपलब्ध क्षमताकारी परिवहन प्रतिवेदी 85% उपलब्ध क्षमताकारी परिवहन प्रतिवेदी प्रतिवेदी	310 एकड़ 13 पाँचवें प्रतिवेदी	930	
	उपलब्ध क्षमताकारी परिवहन प्रतिवेदी 60% काम के घरें के प्रतिवेदी क्षमताकारी सर्वान्वय निर्धारित क्षमता - प्राप्तिवेदी क्षमताकारी में निर्धारित क्षमता प्राप्ति रुप	930 पाँचवें 60% 558 प्रतिवेदी 85% 350 4464 प्रति 300 टन	556 4464 350 1339200	(क) खाद्यान, उर्वरक (ख) कोयला, चूना पत्तर, खनिज इत्यादि
	दर की गणना के लिए ऐकाइयां प्राप्ति	2007-08 वार्षिक 10,20,000 2008-09 वार्षिक 17,59,000 2009-10 अनुमानित 12,59,000		

		4138000			
	(ख) क्षमता टन / प्रतिवर्ष में प्राधिकरण द्वारा परिणित		शुष्क बल्क के लिए		
	प्रहस्तन दर प्रति घंटा (टनों में)		क) खाद्यान, उर्वरक =10000 टन / दिन (30,000 टन पार्सल साइज) से बड़े गोदानों के लिए) ख) कौशला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि =10000 टन / दिन	मानदंडियों में प्रदत्त प्रहस्तन मानदंड से ऊपर 25% अधित 12500/24 घंटे * 70% उपयोगिता अवयव)	744
	प्रतिवर्ष काम के घंटे		विजली/इधन की लागत का अनुमान लागत हेतु एक वर्ष में 4000 काम के घंटों का मानदंड दिया गया है।		4000
	वार्षिक क्षमता (टनों में)				2976000
	वार्षिक क्षमता (10 लाख टनों में)				2.976
III	प्रचालन लागत	लाख रु पर्ये में			लाख रु.में
	(क) इधन लागत	2007-08 1700 घंटे * 40 लि.प्रति घं. * 40 प्रति लि. 2008-09 2931 घंटे * 40 लि.घं. * 40 प्रति लि. 2009-10 2265 घं. * 40 लि.घं. * 40 प्रति लि.	27.20 46.91 36.24 110.35	70 लि/ घंटा * रु. 39.87 प्रति लि. * 4000 घंटा	111.64
	(ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत	रु. 54.14 लाख प्रतिवर्ष (पूँजी लागत का 3%) 54.14 * 3	162.42	यांत्रिक उपकरण की लागत दर 5%	रु. 2585.29 लाख का 5%
	(ग) बीमा	रु. 18.05 लाख प्रतिवर्ष (पूँजी लागत का 1%) (18.05 * 3)	54.15	यांत्रिकी उपकरण की लागत.दर 1 %	रु. 2585.28 लाख का 1%
	(घ) मूल्यहास	पूँजी लागत / 10 वर्ष रु. 1804.64 लाख / 10 वर्ष रु. 180.46 * 3	541.39	कम्पनी अधिनियम में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार	रु. 2585.28 लाख का 10.34%
	(ङ.) किराया	(i) यांत्रिक लाइसेंस शुल्क रु. 106.00 लाख (ii) रु. 20.97 प्रति मीटर की दर से 150 व.मी. का पट्टा किराया (20.97 * 150 * 12) 0.3800 * 3 वर्ष	318.00 1.14	संबंधित पत्तन के दरमान के अनुसार	एनएमपीटी द्वारा अनुमानित किराए का लाइसेंस शुल्क माना गया है
	(च) अन्य व्यय			सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 5%	रु. 2585.28 लाख * 5%
	प्रत्यक्ष श्रम	12 कर्मचारी * रु. 2.35 लाख * 3 वर्ष	84.60		
	व्यापार संवर्धन और कर्मचारी कल्याण	रु. 18.04 लाख * 3 वर्ष	54.12		
	प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	रु. 24.00 लाख * 3 वर्ष	72.00		
	कुल योग (क) से (च)		1398.17		

图366-15: 1995年1月1日的月相

更多資訊，請參閱《方案》。

फूल बढ़ाने के लिए यह विधि बहुत उपयोगी है।

	16	17	18
總計	135.22	137.52	136.64
淨利潤	127.22	129.32	127.22
總資本額	137.96	138.84	138.81
總資本率	90.0%	90.0%	90.0%

**TABLE OF AUTHORITIES** (CONTINUED)

卷之三

Fig. 1. A photograph of the same area as in Fig. 1, but taken with a 100 mm. objective lens.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**Case No. TAMP/26/2007 - NMPT**

**New Mangalore Port Trust**

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 16<sup>th</sup> day of June 2010)

The case relates to a proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of tariff for the mobile crane provided by service providers authorised by the port for handling general/bulk cargo at the NMPT.

2. The NMPT has reportedly signed a License Agreement (LA) on 3 October 2006 with the ABG Heavy Industries Limited (ABGHIL) for providing and operating one rubber tyred Mobile Harbour Crane (MHC) at NMPT. The salient points of the License Agreement are as below:

- (i). The NMPT has issued a license to the ABGHIL for providing and operating a tyre mounted mobile harbour crane to stevedores on hire basis.
- (ii). Licensee to pay security deposit of Rs.50 lakhs in the form of Bank Guarantee.
- (iii). License is for the period of five years from the date of issue of Letter of Acceptance i.e. from 4 September 2006 to 3 September 2011.
- (iv). Licensee to pay annual license fee of Rs.1.06 crores subject to annual escalation of 5% (compounded).

3.1. Earlier, the ABGHIL vide its letter no. ABG/P189/0043/07 dated 10 January 2007 had submitted a proposal for fixing tariff for handling general cargo/bulk cargo by mobile harbour crane.

3.2. From the License Agreement signed between NMPT and the ABGHIL, it was not clear whether the authorization granted to the ABGHIL for providing and operating the MHC was under section 42(3) of the Major Port Trust Act, 1963. The NMPT was, therefore, requested to clarify whether the authorisation granted to the ABGHIL in the LA is under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act by way of BOT arrangement.

Clause 7.2. of the tariff guidelines of 31 March 2005 stipulates that in cases where authorization granted by the port trust under section 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed for such services to be applied commonly at the concerned port without reference to the individual service provider based on the proposal to be initiated by the concerned major port trust.

3.3. Since the authorization arrangement with the ABGHIL is not by way of BOT concession arrangement under section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963 as clarified by NMPT vide its letter dated 2 March 2007, the port was advised to file the proposal for fixation of the craneage charges for the MHC provided by the service provider in line with clause 7.2. of the tariff guidelines.

4.1. In this backdrop, the NMPT has filed the proposal dated 5 May 2007 for fixation of tariff for the mobile harbour crane provided by service providers authorised by the Port for handling general/bulk cargo.

4.2. The main points made by NMPT in the proposal are summarised below:

- (i). (a). The port has 3 number of wharf cranes with a capacity of 10 metric tonnes each. The port has, however, to depend on the ship's derricks in addition to its equipment as the port equipments are ageing whereas the general cargo traffic is increasing.

(b) Many of the port users are insisting for deployment of heavy duty cranes, so that they can nominate gearless panamax vessels which will improve the performance of the vessels and attract more general/bulk/container cargo vessels at a reduced cost of handling at the NMPT. The port users will also have an advantage in ocean freight by nominating gearless vessels

(c) There is no crane facility at the newly constructed deep draft multipurpose berth no 14. Further, there is a need to install higher capacity cranes at berth no. 1 to 7 till the new facilities are commissioned.

(d) In this backdrop, the port has proposed to allow private operators to deploy mobile cranes at port berth

(e) Accordingly, tenders were invited and bidders were asked to quote license fee payable to the Port

(f) Since the proposed arrangement does not fall under Section 42(3) in view of its non-BCT nature, the port has filed the subject proposal in the prescribed format, in accordance with the advice rendered by this Authority. The port has also submitted that the cost details earlier filed by ABGHL are considered by it subject to modification in the estimation of depreciation and the return on capital employed considered by the operator

(g) Traffic

It has handled 2.8 million tonnes, 7.54 million tonnes and 7.70 million tonnes of general cargo during the years 2003-04, 2004-05 and 2005-06 respectively. The NMPT has estimated the traffic to be handled by the HMC at an average level of 11 lakh tonnes per year for the years 2007-08 to 2009-10. Major items of cargo projected to be handled are iron ore, coal, timberings and other cargo

(h) Capacity

The capacity of the crane is estimated at 13.39.200 tonnes per annum considering the availability of the crane at 85% in a year and utilisation of the crane at 60% of its availability and at the discharge rate of 300 tonnes per hour ( $365 \times 24 \times 0.85 \times 0.60 \times 300$ )

(i) Capital cost

The NMPT has considered the capital cost of the HMC at Rs.1804.64 lakhs as furnished by the ARGHIL.

(j) Operating Cost

The operating cost as provided by the ABGHL is considered by NMPT in the subject proposal. The details of the operating cost are as follows.

(ii) Direct labour cost is estimated at Rs.28.20 lakhs per annum considering 12 employees and average cost of Rs.2.35 lakh per employee per annum

(iii) Fuel consumption is assumed at 40 litres per hour. The fuel cost is estimated considering the diesel rate at Rs 40 per litre.

(iv) The Repairs and maintenance is estimated at 3% of the cost of mobile crane

- (iv). As per the agreement entered between the port and the operator, the ABGHIL has to pay annual license fee of Rs.106 lakhs to the port with 5% annual escalation. The port has, accordingly, considered the annual license fee of Rs.106 lakhs in the cost statement.
- (v). Other charges like insurance at 1% of capital cost, business promotion and staff welfare and management and general overhead are considered as provided by the operator.
- (vi). The ABGHIL had considered depreciation as per Companies Act. NMPT has revised depreciation calculation based on the life norms prescribed by the (then) Ministry of Surface Transport.
- (vii). Maximum permissible ROCE linked to capacity utilisation @ 15% is considered.

4.3.

The cost statement filed by the NMPT reflects the following position:

Sl. No.	Particulars	Rs. in lakhs
(i).	Cost of the crane	1804.64
(ii).	Rated capacity of the crane (i.e. 300 tonnes per hour x 4464 hours)	13,39,200 tonnes
(iii).	Direct labour cost	28.20
(iv).	Fuel cost	32.64
(v).	Repairs & Maintenance cost	54.14
(vi).	Other expenses	60.09
(vii).	Lease rentals	106.38
(viii).	Depreciation	180.46
(ix).	<b>Total cost (iii to viii)</b>	<b>461.91</b>
(x).	Return on capital employed @ 15%	270.70
(xi).	<b>Total Cost plus return</b>	<b>732.61</b>
(xii).	Proposed traffic p.a.	11.00 lakh tonnes
(xiii).	Proposed tariff	Rs.66.60 per tonne

4.4. The NMPT has, accordingly proposed tariff for the mobile harbour crane provided by service providers at Rs.66.60 per tonne.

5.1. Prior to filing the subject proposal, the NMPT had vide its letter dated 26 March 2007 requested this Authority to grant approval for adhoc rate for hire of the harbour crane for the interim period. In this connection the port had furnished copy of the minutes of the meeting held with the port users at the NMPT in the subject matter on 20 March 2007. The minutes of the meeting confirmed that the port users/ stevedores had unanimously agreed for levy of the hire charge for the mobile crane operated by the ABGHIL at Rs.64 PMT provisionally at par with the rates prescribed in the Scale of Rates (SOR) of the Visag Seaport Private Limited (VSPL) at Visakhapatnam Port.

5.2. Clause 2.17.1. to 2.17.3. stipulates that whenever a specific tariff for a service / cargo is not prescribed in the Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal and simultaneously levy the rate on adhoc basis till the final rate is notified subject to the condition that the adhoc rate to be operated must be derived based on the existing notified tariff for comparable service / cargo and it must be mutually agreed rate between port and the concerned users. The port had then not filed the suitable proposal while requesting for levy of adhoc rate and hence to that extent the guidelines were not complied with.

5.3. Subsequently, the NMPT filed the proposal in May 2007. Since the adhoc rate proposed was based on the rate prescribed in the Scale of Rates of VSL and as the users had unanimously agreed to the rate, the NMPT was allowed to levy Rs.64 PMT as an interim tariff for deployment of crane by the service provider subject to concession applicable to coastal cargo till fixation of final rates by the Authority.

6.1 In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal was forwarded to the concerned users including the list of additional users/user associations intimated by the port seeking their comments.

6.2 The comments received from users/user organisations were forwarded to NMPT as feedback information. The port has furnished its comments on the comments of some of the user / user organizations.

6.3 ABG InfraLogistics Ltd (ABGIL) (formerly ABG Heavy Industries Limited) separately made its submissions which are forwarded to the NMPT for comments. The port has not furnished its comments on the submissions of the ABGIL.

7. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the NMPT was requested to furnish additional information / clarifications on a few points. vide our letter dated 17 December 2007. The NMPT vide letter dated 11 March 2008 has forwarded the reply dated 11 February 2008 furnished by the operator to the port on the preliminary queries raised by us. On scrutiny of the reply furnished by the NMPT, it was found that there were some gaps. In view of that, further queries were raised vide our letter dated 7 May 2008. The port vide its letters dated 23 June 2008 and 24 July 2008 has furnished its reply along with the reply dated 11 February 2008 of the operator on the further queries raised by us. A summary of the queries (also vide) and the clarifications furnished by the NMPT are tabulated as below:

Sl. No	Queries raised by us	Response of NMPT
1.	(a) Furnish the actual traffic handled by the mobile crane operated by the operator in the years 2006-07 (from the date of commencement of operation) and 2007-08 (upto November 2007). Also indicate the actual operating cost incurred by the service provider for the corresponding period.	The actual traffic handled by the MHC of the ABG InfraLogistics Limited (earlier ABG Heavy Industries Limited) from the date of commencement of operations in August 2007 till November 2007 is 5.10 lakh tonnes.
2.	(b) As the financial year 2007-08 has drawn to close, the port to furnish actual traffic handled income and expenditure incurred by the service provider for cargo handling operation by the said mobile harbour crane for the year 2007-08.	(i) The actual traffic handled by the MHC of the ABG InfraLogistics Limited (earlier ABG Heavy Industries Limited) during the year 2007-08 is 10.90 lakh MT.

The actual operating and maintenance cost incurred for operation of the MHC during the year 2007-08 as furnished by the ABGIL is as below:

Sl. No	Particulars	Amount in lakhs
1	Establishment cost including direct labour	28.45
2	Equipment running cost	47.19
3	Insurance	2.57
4	License fees	106.00
5	Lease rentals	1.15
6	Govt. registration	7.99
7	Dep. deduction	190.85
	<b>TOTAL</b>	<b>384.20</b>

The port informed that the ABGIL are of the view that the expenses incurred during the year 2007-08 may not be indicative of normal operation and maintenance cost due to uncertainties in operation which arose due to labour dispute and poor recruitment providing less than full complement of G&M staff.

	<p>(ii).</p> <p>(a). Furnish detailed computation of arriving of the rated capacity of the mobile crane at 13.392 lakh tonnes.</p> <p>(b). Since no specific reply was furnished by the port, the query was reiterated.</p> <p>(c). A copy of the purchase order of the mobile crane forwarded by ABG Heavy Industries Limited (ABGHIL) earlier vide letter No. ABG/P189/0043/07 dated 10 January 2007 shows that the mobile crane can achieve a discharge rate of 15000 tonnes per day for loading of iron ore, coal, coke etc. Indicate the discharge rate considered for arriving at the rated capacity of the said mobile crane.</p>	<p>The rated capacity has been assessed taking into account the expected number of working hours at 4464 hours per annum (558 shifts) and the handling rate of 300 MT/hour which works out to 13.392 lakh tonnes. As against that, the operator had considered 102 days with effective 20 hours per day.</p> <p>The port has clarified that the handling rate is considered at 300 tonnes / per hour for arriving at the rated capacity. It has, however, not furnished specific reply to the first part of the query raised.</p>
	<p>(iii).</p> <p>(a). The basis of estimating the traffic likely to be handled by the mobile crane deployed by the private operator to be explained.</p>	<p>(a). ABG Infraclogistics Limited projected a traffic of 9.00 lakh tonnes for the year 2007-2008 based on the volume of traffic handled at the Port. Against this, the actual traffic handled by the crane from August to November 2007 is 5.15 lakh tonnes, plus 932 TEUs of containers.</p> <p>(b). A second similar crane was licensed by the Port subsequently and it has already started operations. A third crane is also likely to be licensed during this year. In view of this, the projected traffic of 9.00 lakh tonnes for the year 2007-2008, 11.0 lakh tonnes for the year 2008-2009 and 13.00 lakh tonnes for the year 2009-2010 may not materialize.</p>
	<p>(b). The crane is reported to have handled 5.15 lakhs MT of cargo for the period of four months from August 2007 to November 2007. If this is extrapolated for the full year, the traffic to be handled would be 15.45 lakhs MT. As against this, the port estimates to handle 11 lakhs MT of cargo per annum in the proposal. The port to review and revise the traffic projections and the cost computation with reference to actual cargo handled in the year 2007-08.</p>	<p>The ABGHIL had projected to handle 9 lakh MT for the year 2007-08 depending upon the previous trends. The port had, however, estimated 11.00 lakh MT to be handled by the MHC against which the actual traffic handled was 10.91 lakh MT.</p>
	<p>(c). From the reply furnished by the service provider, it is understood that the NMPT has licensed operation of another similar crane in the port. In view of this the operator has submitted that the traffic estimated in the proposal may not materialise. Please comment</p>	<p>In view of increase in the trend of traffic the port has opted for second crane in order to have faster turn around of the vessels in respect of general cargo. In view of that the apprehension of the ABGHIL that there is likely reduction in the projected cargo may not be true unless and until there is unlikely impediment in the flow of traffic envisaged.</p>



		<p>consumption by this is 53 litres per hour. On the other hand fuel consumption of the crane of same capacity deployed by ABGHIL at the Paradip Port Trust is 65.65 litres per hour.</p> <p>(iii). The running and maintenance cost of the Mobile Harbour Crane has been computed at 3% of its capital cost on the basis of its experience at other ports. It may not be appropriate to relate the maintenance costs incurred during the first six months of a brand new crane for projecting the operational costs over the contract period of five years.</p>
(viii).	<p>(a). The estimates of insurance cost to be substantiated with documentary support.</p> <p>(b). The estimate of insurance cost at Rs.18.05 lakhs with reference to actual insurance premium of Rs.2.57 lakhs paid during the year 2007-08 (April 2007 to November 2007) to be justified.</p> <p>Since the documentary evidence furnished in support of the insurance cost does not clearly indicate the premium amount, the port to furnish documentary evidence in form of insurance premium payment to justify this estimate.</p>	<p>The estimate of insurance cost at 1% of CAPEX has been made on the basis of rates approved by the Insurance Regulatory Development Authority (IRDA). In this connection it has furnished a copy of Insurance Policy.</p> <p>(i). The port has clarified that 1% of the cost of the crane is considered as insurance cost based on the condition in the tender which stipulates vide clause 3.19. that the successful bidder shall take third party insurance as well as cargo/container/vessel/port structures, etc for covering each incident /act.</p> <p>(ii). The bidder has the option to take comprehensive insurance covering all act. The ABGHIL has paid Rs.2.57 lakhs as insurance for the period April 2007 to November 2007. The operator, however, contends that the premium paid now cannot be taken as the basis for forecasting. It has also stated that since it has imported many types of equipment the insurance company has charged low premium as a measure of cross subsidisation. They further state that in view of tender condition and on recruitment of full complement of staff, premium will increase in future years.</p> <p>(iii). The ABGIL (letter forwarded by the NMPT) has submitted that as per the guidelines of Insurance Regulatory Development Authority (IRDA) under CPM policy, MHC is covered under Group III of plant, equipment and machinery for which the prescribed premium is 1% of the replacement value of the crane. Taking third party insurance will be in addition to the above. Hence, it has justified additional premium will be payable on that account.</p>
(ix).	NMPT to confirm whether the lease rentals considered in the computation of hire charges of mobile crane is as per the terms of the agreement entered between the NMPT and ABGHIL for providing and operating the mobile harbour crane. The basis of considering the rate of lease rental at Rs.20.97 per sq. meter per month to be explained.	As per the terms and conditions of the tender the successful bidder is entitled for facilities like water, electricity, office space, etc on payment basis. Hence AGB has provided for license fee of @ Rs.20.97 per sq. mtr. per month for 150 sq. mtr which works to Rs.0.38 lakhs per annum.
(x).	The agreement entered between the NMPT and ABGHIL stipulates that the licensee shall pay annual license fee of Rs.1.06 crores with annual escalation of 5%. This item has been included in the	The port has stated that as per the tender floated, the element of royalty was not considered. However, the offer was to quote for highest license fee per annum, since the period of operation of license is only for five years. The operator has also

	cost computation for arriving at the proposed levy. Please clarify whether this item is of the nature of royalty. It may be noted that the treatment of royalty in tariff fixation has to be in line with clause 2.8.1. of the revised tariff guidelines.	stated that based on tender papers and various correspondences with the port trust, the payment of Rs.1.06 crores is in the form of license fee and not Royalty. This amount is unrelated to the quantity of traffic handled and thus, cannot be treated as Royalty. Besides, the port has allowed two more operators to deploy similar cranes at the same license fee. It has stated that clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines will not be applicable in this case.
(xi).	The basis of estimating the cost items under 'other expenses' to be explained.	The "other expenses" relate to local conveyance, printing & stationery and courier charges, telephone, telefaxes, e-mail, vehicle hire charges, stores & consumables, security charges, and other miscellaneous expenditures/contingencies. Estimated expenditure of Rs 1.00 lakh per month on the above items is realistic.
(xii).	If the mobile crane is deployed for ship to shore movement of cargo, transfer from/to quay and to/from storage yard, then concessional tariff at 60% of the proposed tariff level needs to be proposed for coastal cargo as per our Order No.TAMP/4/Genl-2004 dated 7 January 2005 and amendment dated 15 January 2005.	Noted.
(xiii).	The ABG Infraclogistics Limited has mentioned in its letter dated 24 November 2007 that the NMPT proposes to issue license to private operators for operating two more mobile cranes apart from the license issued to ABGHIL. As a result, the cargo volume has to be shared between three mobile harbour cranes and the geared vessels. Hence the operator apprehends that traffic projections estimated by the ABGHIL may not materialise and therefore the rate may turn out to be unviable  The NMPT was requested to furnish its comments on the submissions made by the private operator.	(a). The NMPT has not made any specific comment on the points submitted by the operator. It has, however, forwarded the reply furnished by the ABGIL wherein the operator has submitted that the proposal for fixation of tariff for the MHC was based on certain assumptions of port traffic and the throughput that could be expected for their MHC. It had assumed that only one MHC would be licensed and it has no information that the NMPT would grant more licenses. There was no clear indication at any stage, or even now, on the number of Mobile Harbour Cranes that the Port would license.  (b). The ABGIL has reiterated that the estimated throughput for its crane may not materialize now and hence the rate proposed for approval of the TAMP would be unviable. It has requested to revise the rate upwards based on a lower throughput.

8. A joint hearing in this case was held on 17 September 2008 at the NMPT premises where the NMPT and the concerned users / organisations viz., ABGIL, ABGHIL and ABGIL

9.1. As decided at the joint hearing, the NMPT was asked to re-examine its proposal based on standard capacity and standard costing without relying solely on the actual figures of any of the operators. While doing so, the port was advised to take into account the demand of users for a performance linked tariff scheme to protect their interests in the event of breakdown of the cranes.

9.2. After reminders, the NMPT vide its letter dated 29 January 2010 stated the following:

- (i). The proposal has been revised taking into consideration the average productivity achieved per hour for two financial years 2007-08 and 2008-09.
- (ii). The performance linked tariff scheme cannot be proposed since the down time experienced during the cargo handling operations is very minimum.
- (iii). NMPT has furnished a revised cost statement, which shows a handling rate of Rs.47.77 per tonne.

9.3. The main modifications made by the NMPT in the revised proposal dated 29 January 2010 are summarised below:

- (i). The earlier proposed rate of Rs.66.60 per tonne was based on the estimates for one year. In the revised proposal, the NMPT has considered expenditure estimates for 3 years (2007-08 to 2009-10) and arrived at average rate per tonne. Traffic has been considered at actuals for 2007-08 and 2008-09 and estimates for 2009-10.
- (ii). The rated capacity per annum is maintained at 13,39,200 tonnes as estimated by the port earlier.
- (iii). Earlier, the NMPT considered annual average tonnage of 3 years at 11 lakh tonnes to derive the rate of Rs.66.60 per tonne. In the revised proposal, the NMPT has considered the actual cargo handled for the years 2007-08 and 2008-09 at 10,20,000 tonnes and 17,59,000 tonnes respectively and estimated cargo for the year 2009-10 at 13,59,000 tonnes aggregating to 41,38,000 tonnes. This volume of 41,38,000 tonnes has been considered by NMPT to arrive at the revised rate.
- (iv). The direct labour cost is maintained at Rs.28.20 lakhs per annum without any change. The NMPT has considered fuel cost at Rs.27.20 lakhs, Rs.46.91 lakhs and 36.24 lakhs per annum for the said 3 years instead of Rs.32.64 lakhs considered by it earlier. However, the consumption and cost of fuel has been maintained at 40 litres per hour and Rs.40 per litre respectively.
- (v). The repairs and maintenance cost is considered at 3% of capital cost as considered by it in its original proposal.
- (vi). Other costs such as insurance, business promotion and staff welfare and overheads have been considered at the same level of Rs.18.05 lakhs, Rs.18.04 lakhs and Rs.54.00 lakhs respectively as considered by it in its original proposal.
- (vii). The lease rentals of Rs.106.38 lakhs (Rs.0.38 lakhs for 150 square metre of area and license fee of Rs.106.00 lakhs) is considered without any change.
- (viii). The depreciation is considered at Rs.180.46 lakhs without any change considering the life of the assets as 10 years.
- (ix). ROCE has been considered at 16% adjusted for capacity utilisation instead of 15% considered by it in its original proposal.
- (x). As per the revised cost statement, the rate per tonne works out to Rs.49.81 (instead of Rs.47.77 shown by NMPT) as compared to the rate of Rs.66.60 proposed by the port earlier in its proposal dated 5 May 2007.

9.4. A comparative position of its proposal dated 5 May 2007 and revised proposal dated 29 January 2010 is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Proposal dated 5 May 2007	Proposal dated 29 January 2010
		(Rs. in lakhs)	
1.	Cost of Mobile Harbour Crane	1804.64	1804.64
2.	Rated capacity per annum (Tonnes)	13,39,200	13,39,200
3.	Tonnage proposed to be handled per annum	11,00,000	13,79,333 (Average of 3 years)
4.	Estimated number of working hours per annum (hour)	4464	4497
5.	Capacity utilisation (%)	67.20	38.08%, 65.67%, 50.74%
6.	Operation and Maintenance cost		
	(a). Direct Labour	28.20	28.20
	(b). Fuel	32.64	36.78 (Average of 3 years)
	(c). Repairs and Maintenance	54.14	54.14
	(d). Others		
	(i). Insurance	18.05	18.05
	(ii). Business Promotion & Staff Welfare	18.04	18.04
	(iii). Management & Administration Overheads	24.00	24.00
	(iv). Lease Rentals	106.38	106.38
	(e). Depreciation	180.46	180.46
7.	Total Annual Cost [Sl. No.6 (a) to (e)]	461.91	466.05
8.	ROCE	* 270.70	** 221.08 (Average for 3 years)
9.	Annual Revenue Requirement	732.61	687.13
10.	Proposed Rate per tonne (9/3)	66.60	49.81

\* Full ROCE at 15%

\*\* ROCE at 16% adjusted to capacity utilisation

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The New Mangalore Port Trust (NMPT) has granted license to some private crane operators for providing and operating Mobile Harbour Cranes (MHC). The licensees have to pay annual license fee to NMPT, which is akin to royalty / revenue share, in consideration of the licence granted to them to operate in the port.
- (ii). Section 42(4) of the Major Port Trusts Act, 1963 read with Section 48 requires this Authority to notify the rates in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act. In cases where the authorisation arrangement under Section 42(3) is other than by way of a BOT Concession Agreement, clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005 requires this Authority to fix ceiling rates for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to the individual service provider. The

arrangement between the NMPT and the crane operators is reportedly not a BOT arrangement. Provision of craneage facility is one of the services listed under Section 42 of the Major Port Trusts Act and, therefore, the tariff for providing craneage facility needs to be regulated by this Authority. This position will not undergo a change whether the port itself provides this service or has permitted a private operator to do so. This case is, therefore, taken up for prescription of ceiling rates for the craneage service following clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005.

- (iii). Despite a specific advice rendered to the port explaining the correct position that the rates for services offered by an authorised service provider will be commonly applied at the concerned port without reference to individual service provider, the revised cost statement furnished by the port to support the proposed rate is found to be based on the details furnished earlier by the port in May 2007, which was based on the details furnished by a service provider authorised by the port.
- (iv). The NMPT has proposed the hire charge for 104 tonne MHC operated by ABGHIL. The tariff guidelines of March 2005 require prescription of ceiling rate for the port as a whole which is to be applied commonly for identical services / facilities provided by any service provider authorised by the Major Port Trusts without reference to any individual service provider. Given this mandate, it is not possible to prescribe rate solely based on the cost and investment of a particular operator as the revenue model so derived might not necessarily fit in case of another service provider offering the same services. It is, therefore, found appropriate to arrive at the ceiling rate based on standard capacity and normative cost of operating the MHC.
- (v). In Paradip Port Trust (PPT), even though MHC with different capacities are deployed by various crane service providers authorised by the port, for the purpose of fixation of hire charge of MHC, the PPT had formulated its proposal based on certain assumed norms and parameters for MHC of 100 tonnes capacity and hire charge was fixed by this Authority on normative basis vide Order dated 30 December 2009. It is relevant here to mention that at the Tuticorin Port Trust (TPT) also hire charge was prescribed on normative basis for 100 tonne capacity of MHC vide Order dated 30 December 2009. Even at the NMPT, the port has inducted one additional crane and has given an indication that a third crane will also be inducted shortly. This Authority, therefore, decides to prescribe hire charge on normative basis for a 100 tonne capacity MHC.
- (vi). Since the ceiling rate for operating a MHC is to be prescribed on normative basis without reference to individual operators, the tariff arrived must be based on certain norms and parameters. Clause 2.4.1. of the tariff guidelines of March 2005 calls for attempts to evolve normative cost of each component of port operations. Since separate set of norms under Clause 2.4.1. of 2005 tariff guidelines are not evolved, it is found appropriate to adopt the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 for determining the hire charge based on standard cost of operating a MHC at the NMPT. Incidentally, this approach was followed by this Authority in determination of hire charge for the MHC at the PPT and TPT.
- (vii). The tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe the handling norms/ guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore and container handling. Apart from that, guidelines / handling norms are prescribed for multipurpose cargo terminal covering dry bulk cargo such as coal, limestones, minerals etc., and break bulk cargo such as steel and bagged cargo and others. The information furnished by the port in this proceeding reveals that major items of cargo projected to be handled are coal, iron ore, timber logs and others. In the absence of information on the share of capacity allocable to different cargo, the standard capacity of the crane is arrived separately for cargo groups (i.e.) dry bulk cargo and break bulk cargo with reference to the handling norms prescribed for respective cargo groups in the guidelines of 2008. For this purpose, number of working hours per annum is considered at 4000 based on normative level of

working hours prescribed in the tariff guidelines of 2008 for estimating power/ fuel cost for loading/ unloading equipment deployed at multipurpose berth.

The tariff guidelines of 2008 prescribe a norm for cargo handling at multipurpose berth at a rate of 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo comprising food grains & fertilizer and coal, limestone, minerals etc., The output norm of 10000 tonnes per day prescribed in the tariff guidelines of 2008 is with reference to operation of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each. Since the exercise is to prescribe hire charges for the MHC of 100 tonne capacity, the norm prescribed in the 2008 guidelines for the per day handling rate is adjusted suitably. Considering the higher handling capacity of MHC as compared to the aggregate capacity of the wharf cranes prescribed in the 2008 guidelines, in the absence of any other norms available, it is reasonable to reckon a 25% increase over the handling rate of 10000 tonnes per day prescribed for operation of 3 numbers of 20 Tonne ELL cranes. Similar approach was followed in the case relating to fixation of hire charge of MHC at PPT and TPT. Incidentally, the NMPT has also pointed out at the joint hearing that the MHCs in operation are already achieving an output of around 4000 tonnes per shift.

(viii). In the proceeding relating to fixation of hire charge for the 100 tonnes MHC at the PPT which was recently concluded by this Authority in December 2009, vide Order dated 30 December 2009, the capital cost of the 100 tonnes MHC with the grabs estimated by the PPT and considered by this Authority was Rs.3007.74 lakhs including freight and duties. The estimated capital cost was substantiated with the Budgetary quotation obtained by the PPT. Incidentally, the capital cost as estimated by the PPT was relied upon by this Authority for fixation of hire charge of MHC at the TPT subject to updating the exchange rate with the then prevailing rate vide Order dated 30 December 2009. Capital cost as estimated in the PPT case is considered for the purpose of this analysis subject to updating the exchange rate with the prevailing rate. The exchange rate for conversion of the Budgetary quotation in Euro is updated to Rs.58.2600 to reflect the exchange rate prevailing at the time of analysis of this case. The capital cost of the MHC accordingly works out to Rs.2585.28 lakhs.

(ix). (a). No exclusive fuel consumption norm for a MHC is prescribed in the tariff guidelines of 2008. Fuel consumption estimated by the PPT for a 100 tonne MHC is 70 litres per hour. The fuel consumption by a 100 tonnes MHC operated by the Vizag Seaport Private Limited, a private bulk terminal operator at the Visakhapatnam Port Trust (VPT), is indicated at 60 litres per hour. The fuel consumption by a 104 tonnes MHC operated by the ABGHIL at NMPT is indicated at 53 litres per hour.

Since no separate norms for consumption of fuel by MHC is available, fuel consumption at 70 litres per hour estimated by PPT and considered in the cases of PPT and TPT for a 100 tonne MHC is considered in this analysis also. The unit cost of fuel considered by the NMPT at Rs.39.87 per litre is updated to Rs.39.87 per litre prevailing at the time of this analysis.

(b). The repairs and maintenance cost and insurance premium is 1% and 1% respectively of the capital cost of the MHC as per the norms prescribed in the guidelines of 2008.

(c). The NMPT has estimated lease rental at Rs.20.97 per sq.mtr per month for 150 sq.mtr. amounting to Rs.0.38 lakh per annum approximately to cover the expenditure towards water, electricity, office space, etc. Since other expenses at 5% of gross value of MHC as per norms prescribed in the guidelines of 2008 is separately considered in this analysis, the estimated amount of Rs.0.38 lakh is not considered.

The guidelines of 2008 stipulate estimation of license fee based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Ports. Since the estimated lease rental does not appear to be for the area occupied by the MHC, license fee needs to be considered for the area occupied by the MHC while the crane is not in operation.

The existing lease rate for lease of lands approved vide Order dated 20 January 2005 passed by this Authority prescribes rate for open space for storage of cargo at Rs.790 per 100 sq. mtr. per month applicable from 20 February 2002. The rate bears an escalation at 5% (compoundable) per annum for the period 20 February 2003 to 19 February 2004 as stipulated in the conditionality governing the rate. Thereafter, the rate is to be escalated by 2% per annum till such time the rate is revised by the Competent Authority. The escalated rate for the period 20 February 2010 to 19 February 2011 works out to Rs.952.83 per 100 sq.mtrs. per month. Since the crane will be operating for 4000 hours in a year, license fee for the idling period of the year is considered at Rs.952.83 per 100 sq.mtrs. per month.

- (d). Depreciation is estimated at 10.34% of the capital cost of the crane as per the rate prescribed under the Companies Act, 1956.
- (e). Other expenses are estimated at 5% of the capital cost of crane as per the norms prescribed in the guidelines of 2008.
- (f). The NMPT has considered a sum of Rs.106 lakhs in the cost computation towards annual license fee payable by the operator to the NMPT.

Though the payment is not related to the volume handled, as argued by the NMPT, such payment is akin to revenue share. Revenue share item is not considered as pass through in the tariff fixation exercise of MHC as per the tariff guidelines of 2005 and 2008.

- (x). This Authority has adopted the ROCE at 16% for the tariff cases to be decided during the year 2010-11 which is considered for arriving at the hire charges for MHC. Return is allowed on the average Written Down Value of the MHC for the three years period for which tariff is to be fixed, which works out to Rs.328.10 lakhs.
- (xi). The total estimated annual revenue requirement of operating MHC is Rs.991.50 lakhs which is aggregate of operating cost of crane Rs.663.40 lakhs plus 16% return Rs.328.10 lakhs. As stated earlier, hire charge for MHC is arrived for broad cargo groups with reference to their respective standard capacity.
- (xii). The tariff guidelines of 2008 prescribe norms also for fixation of rate for break-bulk cargo like steel & bagged cargo and other cargo. It prescribes handling rate of 4000 tonnes per day for steel & bagged cargo and 2500 tonnes per day for others with the deployment of 3 numbers of 20 tonne ELL cranes. As stated earlier, the output norms prescribed in the guidelines are with reference to operation of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each whereas the exercise is to prescribe hire charge for a 100 tonne MHC. Further, it is relevant to mention here that MHC may handle other cargo without grabs not being fitted to the crane. Hence the handling rate prescribed in the guidelines is updated to recognise the above elements.

As decided in the case relating to the fixation of hire charge of MHC at Paradip Port Trust and Tuticorin Port Trust, 50% increase over the handling rate prescribed in the guidelines for steel and bagged cargo and other bulk cargo is reckoned with.

Accordingly, updated normative handling rate of 6,000 tonnes per day for steel and bagged cargo, and 3750 tonnes per day for other cargo are considered in this analysis.

Following these adjusted norms and 4000 hours of working of the crane in a year, as prescribed in the tariff guidelines of 2008 and keeping in view 70% utilisation factor, the rate per tonne for use of MHC works out to Rs.33.31 per tonne for dry bulk cargo, Rs.69.43 per tonne for handling steel and bagged cargo and Rs.111.15 per tonne for other cargo to achieve the estimated annual revenue requirement of Rs.991.50 lakhs for the respective cargo group.

- (xiii). The revised cost statement submitted by the NMPT for use of MHC has been modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as Annex.
- (xiv). Clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005 stipulates prescription of concessional tariff for coastal cargo. The said clause further stipulates that the cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges.

Despite a request made in this regard, the NMPT has only noted the position and has not proposed concessional tariff for coastal cargo for ship to shore transfer of cargo or vice versa using the MHC.

Prescription of concessional tariff on coastal cargo / container / vessels in cargo related charge and vessel related charge is a policy direction issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in the Central Government to this Authority which is also incorporated in the tariff guidelines of 2005. The rates prescribed by this Authority are, therefore, bound to reflect the policy decision irrespective of the person who is going to charge such rate. The objective is the concerned section of trade should get the stated benefit.

The estimated annual revenue requirement of Rs.991.50 lakhs will have to be realized from foreign and coastal cargo handled. That being so, the concessional rate requires to be determined taking into consideration the share of the estimated capacity of the MHC for handling coastal cargo and suitable adjustment in the rate for handling foreign cargo. The NMPT has, however, not furnished break up foreign/ coastal cargo handled by the MHC at its port so as to recognise the impact of concessional tariff applicable to coastal cargo while fixing the hire charge of crane. In the absence of information relating to the share of the capacity of the MHC to handle coastal cargo and to comply with Clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005, coastal rate is prescribed at 60% of the rate prescribed for normal cargo. It is, however, open for NMPT to come up with a suitable proposal for adjustment in rates if concessional tariff prescribed for coastal cargo is likely have significant impact on the estimated revenue model considered in this analysis.

- (xv). The users have demanded a performance linked tariff scheme to protect their interest in the event of break down of the cranes. Despite a specific advice given to the port in this regard, the NMPT was reluctant to propose performance linked tariff scheme on the ground on minimum down time of the cranes. The hire charge for 100 tonne MHC crane arrived in this analysis is with reference to the performance for handling different cargo groups adopting the handling norms prescribed in the guidelines of 2008. As it is possible to have actual performance varying from the standards assumed in this calculation, it is necessary to prescribe tariff linked to performance levels. Incidentally, Clause 5.9. of the tariff guidelines of 2005 also recommends linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. The performance linked tariff will provide for incentive to the service provider for high performance and disincentive for underperformance.

In the absence of any analysis furnished for determining performance linked tariff scheme, an incentive / disincentive scheme based on the model followed in the case relating to the PPT and TPT is made applicable in this case also. The standard productivity level assumed for arriving at the tariff is treated as the base level. Accordingly, the performance linked tariff structure is prescribed providing for a reward of 5% by way of increment in the base rate if the performance achieved is 1000 tonnes higher than the benchmark level and a disincentive by way of reduction in the base rate by 5% if performance achieved is 1000 tonnes lower than the benchmark.

The performance linked tariff will encourage private service providers to maintain higher efficiency level in order to enhance his returns due to higher rates prescribed. Such efficiency improvement will also be benefit users due to faster turn around of vessel. As stated earlier, the slabs for performance linked tariff introduced are not based on any well analysed data. The NMPT is, therefore, advised to formulate a more scientific incentive / disincentive scheme at the time of the next tariff review of this item.

- (xvi). The tariff guidelines of 2005 stipulate a tariff validity cycle of 3 years. Accordingly, the hire charge for crane fixed by this Authority will be valid for three years from the date of implementation of the Order.
- (xvii). The NMPT has only proposed rates for MHC. It has not proposed any conditions governing application of rates. Since the tariff is fixed linked to productivity level, it is necessary to define the conditions in order to avoid ambiguity. The PPT had in its proposal for fixation of hire charge of MHC proposed formula for arriving at the average berth day output of MHC. It had also proposed provisions to measure performance in case of breakdown of MHC for more than an hour, stoppage of operations of MHC, penalty in case of shifting of vessel on account of breakdown / non-performance of vessel, etc., which may be relevant in the case of NMPT. It is noteworthy that the conditionalities prescribed in the PPT case were incorporated in the TPT case also. Therefore, the conditionalities prescribed in the PPT and TPT cases are incorporated in the NMPT case also. The NMPT is advised to come with a suitable proposal if it finds any other conditions are relevant to the operations of MHC in its port or finds the conditions prescribed by this Authority are not relevant in its case.
- (xviii). As stated earlier, the NMPT proposed an adhoc rate of Rs.64 per tonne. Since the adhoc rate proposed was based on the rate prescribed in the Scale of Rates of Vizag Seaport Private Limited (VSPL) and as the users had unanimously agreed to the rate, the NMPT was allowed to levy Rs.64 per tonne as an interim tariff for deployment of crane by the service provider. The levy of adhoc rate from the date of commencement of operations of MHC at NMPT should be discontinued on the effective date of the implementation of the revised rates notified by this Authority.

12.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the following to be inserted as Section 6.8. - Charges for hire of Harbour Mobile Crane under Chapter - VI Other Charges in the existing Scale of Rates of the New Mangalore Port Trust and the existing Section 6.8. - Miscellaneous Charges may be renumbered as 6.9. - Miscellaneous Charges:

**“5.20. Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators:**

- (I). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs.)	
	Foreign	Coastal
9500-10499	28.31	16.98
10500-11499	29.98	17.98

11500-12499	31.64	18.98
12500	33.31	19.99
12501-13500	34.97	20.98
13501-14500	36.64	21.98
14501 – 15500	38.34	23.00

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2<sup>nd</sup> thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 9500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(II). For Break-bulk cargo:

(A). Steel and Bagged Cargo

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs)	
	Foreign	Coastal
5000-5999	65.95	39.57
6000	69.43	41.66
6001-7000	72.90	43.74

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 5000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(B). Others

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs)	
	Foreign	Coastal
2750-3749	105.59	63.35
3750	111.15	66.70
3751-4750	116.70	70.02

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 2750 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

**Notes:**

(i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

Total Quantity loaded / unloaded by the MHC

X 24 hours

Total time taken from vessel commencement to completion

(ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.

(iii). If one MHC works with another MHC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the MHC's load meter.

- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppages of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of MHC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading / unloading operations during working of MHC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of MHC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs.1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding."

12.2. Since the adhoc rate is already in operation, the ceiling rates fixed now shall come into effect after expiry of 15 days from the date of its notification in the Gazette of India and shall remain valid for 3 years.

12.3. As per clause 7.2. of the tariff guidelines, the rate approved by this Authority for Harbour Mobile Crane is a ceiling rate and will apply commonly at the port for identical facility / service offered at the port without reference to any particular service provider. As per clause 7.3. of the tariff guidelines, the Port Trust may ensure, by suitably including a necessary condition in the authorisation arrangement that the authorised service providers do not charge more than the prescribed ceiling rates.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT III/4/143/10-Exty.]

ANNEX

**Cost calculation for fixation of rate for use of 100 tonne Mobile Harbour Crane provided by authorised service provider at the New Mangalore Port Trust**

(Rs. in Lakhs)

**A. For Dry bulk cargo**

Sr. No.	Particulars	As furnished by New Mangalore Port Trust		Norms if any prescribed in 2008 tariff guidelines (for multipurpose cargo berth)	Modified Calculation	
		Workings			Workings	For Dry bulk - (a) Food grains & Fertiliser (b) Coal, lime stone, minerals, etc.
I	Cost of Harbour Mobile Crane (Rs. in Lakhs)			1804.64		2585.28
II	A. Capacity computed by NMPT	365 days * 3 shifts per day	1095			
	Available shifts per annum	310 days * 3 shifts per day	930			
	Available working shifts per annum (85%)		60%			
	Norms for utilisation	930 shifts * 60%	558			
	Capacity in shifts per annum	558 shifts * 8 hours	4464			
	Expected number of working hours per annum		300			
	Rated capacity per hour (in tonnes)	4464 hours * 300 tonnes	1339200 tonnes			
	Rated capacity per annum					
	Volume considered for calculation of rate (tonnes)	2007-08 (Actual) - 10,20,000 2008-09 (Actual) - 17,59,000 2009-10 (Estimate) - 13,59,000	4138000			

B. Capacity in tonnes/ annum computed by TAMP			Div bulk	
Handling rate per hour (in tonnes)			(a) Food grain, fertiliser = 10000 tonnes / days (for vessels more than 30000 tonnes parcel size)	2400
Working hours per annum			(b) Coal, Lime stone, minerals, etc. = 10000 tonnes / days	
Annual Capacity (in tonnes)			A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power / fuel cost	4000
Annual Capacity (in Million tonnes)				2.976
III. Operating Cost	Rs. in lakhs		Rs. in lakhs	
(a). Fuel cost	2007-08 1700 hours * 40 litres per hour * Rs.40 per litre	27.20	70 hrs per hour * Rs. 39.87 per litre * 4000 hours	
	2008-09 2931 hours * 40 litres per hour * Rs.40 per litre	46.91		
	2009-10 2265 hours * 40 litres per hour * Rs.40 per litre	36.24		
		119.35		111.64
(b). Repairs & Maintenance cost	Rs.54.14 lakhs per year (3% of capital cost) (3 * 54.14 lakhs)	162.42	5% on cost of mechanical equipment	129.26
(c). Insurance	Rs.18.05 lakhs per year (1% of capital cost) (3 * Rs.18.05 lakhs)	54.15	1% on cost of mechanical equipment	25.85
(d). Depreciation	Capital cost / 10 years Rs.1804.64 lakhs /10 Rs.180.46 * 3 years	541.39	As per norms prescribed in Companies Act	267.32
(e). Rent	(i). Annual Licence Fee - Rs.106.00 lakhs (ii). Lease rent for 150 sq. mtr. at Rs.20.97 per sq. mtr. per month (150 * 20.97 * 12) * 0.3800 * 3 years	318.00 1.14	As per Scale of Rates of concerned port	Rent as estimated by the NMPT is considered as license fee
(f). Other Expense			5% of Gross Fixed Asset Value	0.07
- Direct Labour	12 employees * Rs.2.35 lakh per employee * 3 years	84.60	5% * Rs.2585.28 lakhs	
- Business Promotion and Staff Welfare	Rs.18.04 lakhs * 3 years	54.12		
- Management and Administration Overheads	Rs.24.00 lakhs * 3 years	72.00		
Total (a) to (f)		1398.17		643.40
IV. ROCE	(16% * Rs.1804.64 lakhs * 63.47%) + (16% * Rs.1624.18 lakhs * 109.45%) + (16% * Rs.1443.71 lakhs * 84.56%) = Rs.183.27 lakhs + 284.44 lakhs + 195.34 lakhs	663.05	16% on capital employed	328.10
V. Total Cost plus Return on Investment		2061.22		991.50
Hire Charge per tonne (Foreign)	Rs.2061.22 lakhs / 41,36,000 tonnes	49.81	Rs.991.50 lakhs / 2.976 million tonnes	33.31
VI.			60% * Rs.33.31	
VII. Hire Charge per tonne				19.99

## B. For break bulk cargo

Sr. No.	Particulars	Working	Steel & bagged cargo	Others
I	Cargo Handling rate at 50% above the norms prescribed in upfront tariff guidelines 2008 for multipurpose cargo terminal (in tonnes / day)		6000	3750
II	Cargo Handling rate in tonnes / hour	Sr. no I / (24 hours * 70% utilisation norm)	357	238
III	Working hours (per annum)		4008	4000
IV	Capacity (tonnes / annum)	Sr. No II * III	1428000	892000
V	Total cost plus return as estimated in Sr. No V in the first table (Rs. in lakhs)		991.50	991.50
VI	Hire Charge per tonne (Foreign going) in Rs. / tonne	Sr. No V / IV	69.43	111.15
VII	Hire Charge per tonne (Coastal) in Rs. / tonne	60% of Sr. No VI	41.66	66.70

● Note : Workings for capital employed

Gross value of HMC

Rate of Depreciation as per provisions of Companies Act

Value of HMC at the beginning of the year

Depreciation

Written down value at the end of the year

Average written down value

Rs.2585.28 lakhs

10.34%

Year 1

2585.28

Year 2

2317.96

Year 3

2050.64

267.32

267.32

1783.33

2317.96

2050.64

2050.64